



Mattias Sandin
För styrelsens räkning, Brf Floristen, Hildedal
Månviolsvägen 2
417 19 Göteborg

2008-12-16

Angående Wieselgrensgatan (delen Arvid Lindmansgatan – Tuvevägen) – sänkning av hastighet, farthinder samt högre bullerskärm

Tack för ditt brev 08-09-22 ställt till Trafikkontoret. Gatubolaget har Trafikkontorets uppdrag att besvara detta. Delen Trafikbuller är, också på uppdrag av Trafikkontoret, upprättad av Berny Markung, Sweco.

Ditt brev lyder:

"Vi är många hushåll, boende i den nya lovande lugna och gröna omgivningarna, i Hildedal, Hisingen, som härmed gemensamt lägger fram en motion för förbättring.

Tyvärr som allt för ofta störs den lugna omgivningen av bilar som kör alldeles för fort på Wieselgrensgatan i riktning mot Tuve förbi västra delen av Hildedal (buss 17 sträckan). Detta sker kontinuerligt under dagtid men i synnerhet på sen kvällstid/natt.

Dessutom vid cirkulationsplatsen vid början av Hildedalsområdet, närmast förskola och busshållsplatsen (Tacklöksvägen), kör bilister alldeles för fort in och ut ur cirkulationsplatsen. Det är många boende/passerade samt barn som korsar vägen till och från busshållsplatsen, till förskolan eller till boendeområdet och omvänt.

Hastigheten måste sänkas för att därigenom förbättra vår boendemiljö och trygghet.

För att ytterligare förbättra vår boendekvalitet, skulle även ett högre bullerstaket vara mycket motiverat. Beklagligt nog är det befintliga bullerstaketet (längs med Wieselgrensgatan) i området för lågt och fyller därmed inte sin funktion fullt ut. Jämför gärna med bullerstaketet längs med Tuvevägen i områdets östra del som är betydligt högre.

Därför begär vi i denna motion att någon form av farthinder placeras ut med omgående verkan samt att ett något högre bullerstaket byggs ut.

Med denna typ av åtgärd/er, torde vi kunna på ett enkelt sätt uppnå en högre grad av förbättrad boendekvalitet (ur bl.a. miljösynpunkt) och bättre trygghet för alla hushåll/besökare i Hildedal."

1 Affärsområde besöksadress
Konsult, Trafikreglering

Handläggare

Lena Fritzell

Personlig e-post

lena.fritzell@gatubolaget.goteborg.se

Tel direkt

031-368 47 72

Fax direkt

031-368 4692

Vår referens

1996/08

1. Trafikbuller

1.1 Trafikdata

Trafikräkning år 2007 visar att flödet på aktuell del av Wieselgrensgatan uppgår till ca 7 700 fordon/dygn.

Andelen tung trafik är ca 3 %. Högsta tillåten hastighet är 50 km per timma.

1.2 Buller - beteckningar, hörselintryck och störningsupplevelse.

Beteckningar

Två olika mått används för trafikbuller; ekvivalent resp. maximal ljudnivå.

Med ekvivalent ljudnivå avses en medelljudnivå under en given tidsperiod. För Trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån under en viss tidsperiod, exempelvis en serie fordonspassager.

Ljud beskrivs och mäts vanligen i dBA (decibel A). Beteckningen A anger en korrektion för örats varierande känslighet för ljud av olika tonhöjd. A-vägningen dämpar låga frekvenser och förstärker medelhöga.

Skalan för decibel är inte linjär. Detta har bl.a. valts för att omfånget för ljudtrycksvariationen i det hörbara ljudet är mycket stort. Skalan innebär att det svagaste ljudet man normalt kan höra motsvarar ca 0 dBA, en viskning ligger kring 30 dBA, ett normalt samtal 60 - 70 dBA och gränsen för smärtsamt ljud är ca 125 dBA.

Hörselintryck respektive störningsupplevelse

En person upplever normalt en förändring av ekvivalent(genomsnittsnivån) med 1 dBA som en knappt märkbar förändring av hörstyrkan, 3 dBA som en liten men tydligt hörbar förändring och 8-10 dBA upplevs som en fördubbling/halvering.

En fördubbling eller halvering av trafikmängden ger 3 dBA förändring av ekvivalentnivån.

Den subjektiva upplevelsen om man är störd eller inte följer dock inte samma skala som uppfattningen av hörstyrkan av ljudet. Störningsupplevelsen kan dessutom vara mycket olika för olika personer. En ökning med storleksordningen 5 dBA upplevs normalt som en fördubbling av störningen.

Ett varierande ljud kan upplevas som mer störande än ett jämnt.

Isolering mot trafikbuller

Standardfönster av äldre modell (tvåglas) bedöms ha en ljudisolering om ca 25 dBA. Moderna treglasfönster och fönster som försetts med tilläggsrutor ger ytterligare 5- 10 dBA isolering.

1.3 Bullernivåer vid brf. Floristen

Beräkningar vid fasader mot Wieselgrensgatan har utförts vid två fastigheter, dels Månviolsgatan 2 som har låg skärm (ca 0,6 m) såväl mittför som vid sidor av fastigheten, dels Aklejavägen 23 och 25 belägen vid skärmöppning mot Malvavägen. Ljudnivåerna är följande:

Månviolsgatan 2

- våning 1: ekvivalent (årsdygnsnomsnittlig) nivå, frifältsvärde (d.v.s. utan fasadreflexer) ca 52 dBA och maximal nivå (bullertoppar) ca 67 dBA
- våning 2: ekvivalent ca 56 dBA och maximal ca 70 dBA

Aklejavägen 23 och 25, belägna vid sidan av skärmöppningen (ca 28 m) vid Malvavägens anslutning till Wieselgrensgatan

- Aklejavägen 23, d.v.s. våning 1: ekvivalent ca 56 dBA och maximal ca 73 dBA
- Aklejavägen 25, d.v.s. våning 2: ekvivalent ca 58 dBA och maximal ca 73 dBA

För den mest bullerutsatta fastigheten, Aklejavägen 23 och 25, har nivåerna även beräknats vid fasad mot ljuddämpad sida (södra sidan) mot vilken även sovrum och uteplats/ balkong finns. Ljudnivåerna är följande:

- Aklejavägen 23, d.v.s. våning 1: ekvivalent ca 48 dBA och maximal ca 67 dBA
- Aklejavägen 25, d.v.s. våning 2: ekvivalent ca 51 dBA och maximal ca 70 dBA

Enstaka mc och mopeder utan välfungerande ljuddämpare kan ge högre maximalnivåer.

1.4 Riksdagens antagna riktvärden (proposition 1996:53)

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

1.5 Göteborg Stads tillämpning av riktvärden

I februari 2006 publicerade Göteborgs Stad rapporten *Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller – Utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg*. Detta för att skapa en samsyn mellan berörda nämnder och förvaltningar inom Göteborg Stad beträffande tillämpning av Boverkets redovisade regeringsuppdrag. Nedan följer utdrag ur denna rapport.

Var kan avsteg göras

Boverkets rekommendation

Avvägningar, som innebär avsteg från bullerriktvärdena i samband med planering för nya bostäder, bör kunna komma i fråga i samband med komplettering av befintlig bebyggelse i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, t.ex. ordnad kvartersstruktur och tätare bebyggelse vid knutpunkter längs kollektivtrafikstråken.

Göteborgs tolkning och förtydligande

I Göteborg definieras "stadens centralare delar" som det område som begränsas av ett avstånd på ca 4 km från city (Brunnsparken).

Avsteg från riktvärdena kan medges för de områden som ligger som mest ca 500 meter från knutpunkter för kollektivtrafiken eller som mest ca 300 meter från övriga hållplatser med fler än en buss- eller spårvägslinje och med mycket bra turtäthet.

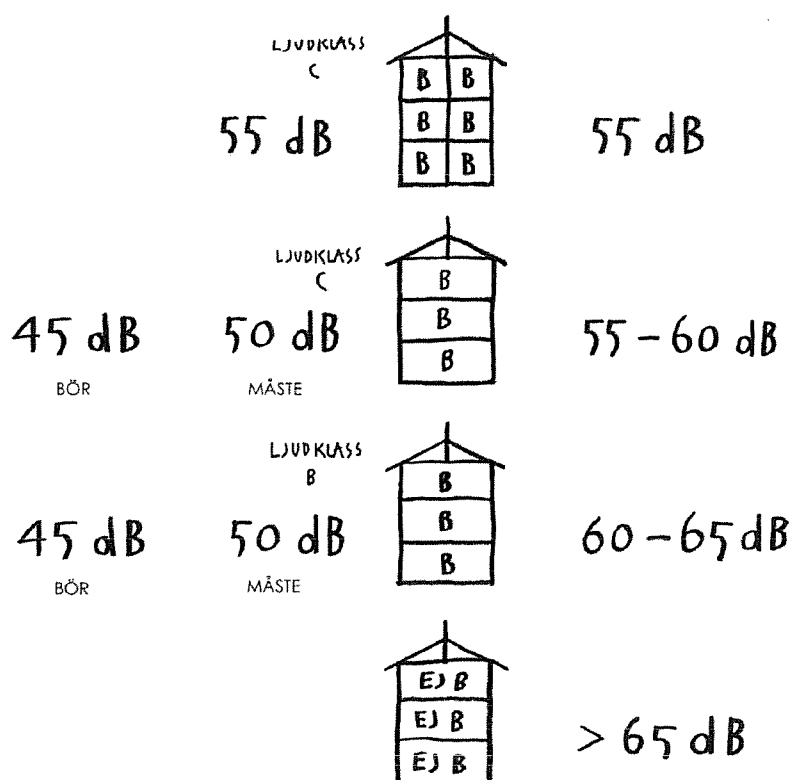
Vilka avsteg kan göras

Som grundregel gäller att ekvivalentnivån utomhus vid fasad inte ska överstiga 65 dBA.

När den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 55 och 65 dBA ska lägenheterna vara genomgående med möjlighet att ordna sovplats mot den tysta (45 dBA) eller ljuddämpade (50 dBA) sidan för samtliga boende i lägenheten.

När den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 60 och 65 dBA ska dessutom ljudklass B användas för ljuddämpning inomhus. Möjligheten att ordna tysta uteplatser bör vägas in i bedömningen. Ljudnivån på uteplatsen bör inte överskrida ljudnivån på byggnadens bullerskyddade sida.

När avsteg görs skall dessa tydligt beskrivas och motiveras enligt vad som sägs i Boverkets arbete. Människor som väljer att flytta till bullerutsatta lägenheter bör tydligt upplysas om vilka avsteg som gjorts, vilka ljudnivåer utomhus- och inomhus som förkommer mm ("varudeklarerade bostäder"). Att upplysa om detta är ett ansvar för fastighetsägaren. Det är dock viktigt att byggnadsnämndens tjänstemän gör fastighetsägaren medveten om detta i samband med lovgivning mm.



Godtagbara dygnsekvivalenta ljudtrycksnivåer utanför byggnadens fönster – genomgående lägenheter avser möjligheten att förlägga minst hälften av bostadens rum mot bullerskyddad sida.

I undantagsfall kan dessutom enstaka lägenheter accepteras när riktvärdena utomhus inte klaras. Med enstaka lägenheter avses i Göteborg – som riktlinje – fem procent av det totala antalet lägenheter inom planområdet samt av det totala antalet lägenheter i respektive byggnad. Undantag får bara ske för att erhålla en bra totallösning som inte skulle klaras på något annat sätt. Varje fall av avsteg från riktvärdena och undantag ska tydligt motiveras. Om ny

detaljplan tas fram för projektet bör avsteg prövas, motiveras och konsekvensbeskrivas i detaljplanen.

Anm. Göteborgs Stads tillämpning av riktvärden behandlar enbart ekvivalenta ljudnivåer, inte maximala.

1.6 Bullerskärmar

Då

- de ekvivalenta ljudnivåerna inte överstiger Göteborgs Stads tillämpning av riktvärden och
- de maximala nivåerna vid uteplats i anslutning till bostaden inte överstiger av riksdagen antagna riktvärden för nybyggnad av bostäder

har Trafikkontoret inte för avsikt att höja befintliga skärmar.

2. Sänkning av hastighet, farthinder

Wieselgrensgatan är en huvudgata där framkomligheten skall vara god. Därför väljer man att ha en hastighetsbegränsning av 50 km/tim på gatan.

Den relativt nya cirkulationsplatsen på Wieselgrensgatan i nivå med Taklöksvägen tjänar som fartdämpning. Eftersom bussarna, som passerar densamma, inte skall få problem utan lättare komma igenom har cirkulationsplatsen gjorts oval. Andra fartdämpande åtgärder kan vi tyvärr inte bygga med tanke på de busslinjer som i nuläget går där.

Det finns emellertid planer på att stombusslinje 17 i framtiden kommer att gå på Tuvevägen via Swedenborgsplatsen och en ny bussgata till Backaplan. Då denna stombussträcka realiseras kommer stombusslinjen på Wieselgrensgatan att dras in. Detta kommer att förbättra er boendemiljö.

På sikt (uppskattningsvis år 2010-2015) kommer ett nytt mot att anläggas på Lundbyleden väster om Brunnsbomotet. Det kommer att avlasta Wieselgrensgatan. Fordon kommer då lättare kunna ta sig till Lundbyleden från Tuvevägen vid Hornbach via Minelundsvägen och Lillhagsvägen.

Av ovan nämnda skäl kan vi tyvärr i nuläget inte göra fler fartdämpande åtgärder.

På uppdrag av Trafikkontoret


Lena Fritzell

Göteborgs Stad Trafikkontoret anlitat Gatubolaget som konsult. Gatubolaget utför sina uppgifter och sköter kontakter med allmänheten på uppdrag av Trafikkontoret. Trafikkontoret har alltid det yttersta ansvaret och fattar alla beslut som krävs.