



Yttrande över Banverkets järnvägsutredning om utbyggnad till fyra spår på sträckan Floda - Aspen i Lerums kommun samt Banverkets idéstudie om alternativ sträckning norr om Aspen

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

- Vare sig nollalternativet eller den utbyggnad genom Lerums kommun som föreslås är acceptabla från hälsosynpunkt och är därigenom inte hållbara.
- Störande buller och vibrationer minskar i de tätbefolkade kommundelarna om snabbtåg och tyngre järnvägstrafik förläggs till en helt ny bana utanför tätorterna.
- Kravet på god bebyggd miljö i dragningen norr om Aspen uppfylls till stora delar av att huvuddelen av bansträckningen förläggs i tunnlar. Detta alternativ klassas som nyanläggning vilket leder till att utbyggnaden kommer att uppfylla fastställd norm för ny järnväg beträffande buller och vibrationer.
- Genom att dragningen norr om Aspen i hög grad placeras i tunnlar minimeras barriäreffekten i landskapsbilden.
- Förslaget till sträckning norr om Aspen behöver analyseras vidare i en järnvägsutredning. Alternativa lösningar för anslutning i Partille och för passagen förbi Sävidsbo och i Våhult –Tollestorp bör tas fram.
- Historiskt har en mycket svår tågolycka inträffat i centrala Lerum och flera allvarliga tillbud med farligt gods har skett i GR-området de senaste åren (Klorgas i Kungsbacka, Natriumhydroxid och Gasol i Sävenäs). Transporter av farligt gods kan i alternativet norr om Aspen förläggas utanför de tätbebyggda delarna av Lerums kommun. Därmed reduceras riskerna vid ett framtida allvarligt tillbud.
- I alternativet norr om Aspen och med befintliga spår genom kommunens tätorter kan trafik fortgå på en av dessa bandelar även om ett hinder inträffar på den andra sträckan.



- Vid bedömningen av en långsiktigt hållbar samhällsekonomi måste Banverket ta tydligare hänsyn till Göteborgs Hamns fortsatta expansion som leder till krav på ökat transportutrymme på järnväg och en mer omfattande utbyggnad av Västra stambanan än enbart genom Lerums kommun.
- Fyrspårsalternativet skapar en omfattande barriär genom kommunens mest tätbefolkade områden.
- Fyrspårsalternativet leder under utbyggnadstiden till mycket omfattande störningar i de tätbefolkade och trafikintensiva delarna av Lerums kommun. Störningar för samhällets vitala funktioner blir avsevärt under utbyggnadsfasen av fyrspårsalternativet.

Lerums kommuns sammantagna uppfattning är att alternativet med fyrspår genom kommunen är oacceptabelt. Istället bör alternativet norr om Aspen bli föremål för en järnvägsutredning. Ställningstagandet bygger på en samlad bedömning av fördelarna med dragning norr om Aspen jämfört med utbyggnad till fyra spår, kompletterat med ett femte uppställningsspår för godståg, genom kommunens mest centrala och tätbefolkade delar.

Lerums kommun säger nej till Banverkets förslag om utbyggnad av järnvägen till fyra spår på sträckan Floda - Aspen.

Om alternativet med fyra spår genom Lerums kommun i befintlig dragning blir föremål för fortsatt behandling mot Lerums Kommuns vilja kommer kommunen göra allt för att stoppa utbyggnaden.



INLEDNING

Som underlag för kommunstyrelsens yttrande har en sammansatt tjänstemannagrupp från stadsbyggnadskontoret, miljö- och hälsoskyddskontoret, tekniska förvaltningen, kulturförvaltningen samt räddningstjänsten studerat fyrspårsalternativet samt alternativet norr om Aspen.

UTBYGGNAD TILL FYRA SPÅR GENOM LERUMS KOMMUN

Följande teman används för att belysa konsekvenserna av fyrspårsalternativet ur olika perspektiv:

1. Förändringar i kulturlandskap och bebyggelse.
2. Synpunkter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.
3. Analys av riskbedömning.
4. Störningar av buller och vibrationer.

Avsnitten om riskbedömning, buller och vibrationer är fokuserade på störningar som drabbar boende och verksamheter. Minskade störningar från buller och vibrationer är i Lerum högt prioriterade politiska mål. Störningarna och dess konsekvenser har därför djupare analyserats med bland annat en studie av Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum (VMC). Detta avsnitt innehåller en sådan mängd fakta att det bifogas till yttrandet i sin helhet (bilaga 1).

En sammanfattning och förslag till kompletteringar på järnvägsutredningen följer på respektive delområde.

1. Förändringar i kulturlandskap och bebyggelse

En utvidgning av Banverkets spårområde ökar barriären mellan bostäderna och badstranden i Drängsered.

Mark från Garveriet tas i anspråk. Buller och vibrationer kan innebära att de två befintliga kulturskyddade bostadshusen inte kan användas som bostäder.

Fyrspårsalternativet leder till stora intrång vid passagen i Kusebacka.



För stationsområdet innebär det norra alternativet att Stenkullens stationshus (ingår i riksintresse för kultur som har ett bevarandevärde) måste flyttas till ett nytt stationsområde med busshållplats.

Den föreslagna breddningen av den gamla järnvägsbron över Sävån är mycket olycklig som skulle "dölja" den befintliga bron.

Flera av Dergårdsgymnasiets skolbyggnader ligger nära det befintliga nära spårområdet. Riskförebyggande åtgärder måste därför redan i dagsläget vidtas med tanke på farligt gods transporter och att många människor vistas där dagligen och samtidigt.

För Lerums centrum måste konsekvenserna ur farligtgodssynpunkt utredas med tanke på utveckling av centrum med nya bostäder och butiker. Vad gäller stationsområdet i Lerum bör stationshuset förbli intakt. Oberoende av utbyggnadsalternativ är dock ett flyttat stationsläge önskvärt för en bättre koppling till torget och köpcentrum.

Aspedalen påverkas inte men detta stationsområde bör studeras vidare i samband med reningsverkets framtid.

Natura 2000-området i Hulan liksom kurvgeometrin tvingar ner järnvägen till sjökanten.

Stationsmiljöerna är de kärnor som Lerum, Stenkullen och Floda vuxit fram ur och de har stora värden både som historiska och identitetsskapande platser. Utbyggnaden till fyra spår innebär flera nya stationsområden.

2. Synpunkter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv

Historiskt sett har järnvägen varit grunden för utvecklingen av bebyggelse, arbetsplatser och samhällsliv i Lerum. Längs Västra stambanan och Västgötabanan växte ett antal stations samhällen fram såsom t ex Lerum, Stenkullen och Floda. Stambanan kom att bli starkt trafikerad av persontrafik och godstrafik. Den är med sin gods- och fjärrtrafik en av förutsättningarna för att Göteborgsregionen är attraktiv och expansiv och utgör därmed en viktig faktor även för Lerums attraktivitet. I Göteborg finns norra Europas största hamn. Hamnen expanderar stadigt och kommer att kräva ökande transportutrymme på Västra stambanan. Det ökade transportutrymme orsakas



både av den framtida expansionen och på samhällets ambition att ur miljösynpunkt föra över transporter från landsväg till järnväg.

Genom sitt läge i Göteborgsregionen passeras idag Lerums kommun av nästan 200 gods- och persontåg per dygn och kapaciteten är så gott som fullt utnyttjad. Pendeltågstrafiken gynnar samhällsutvecklingen i Lerum medan gods- och fjärrtrafiken genom de tätbefolkade delarna i kommunen skapar allt större problem med buller- och vibrationsstörningar och risker med transporter av farligt gods.

Banverkets låga ambitionsnivå för bullerskyddsåtgärder ligger långt under den nivå kommunen måste tillämpa vid detaljplanearbete. Banverkets besparing innebär en överskjutning av samhällskostnader på kommunen och enskilda genom begränsningar i markutnyttjandet på grund av buller och risker, samt att fastighetspriser kan påverkas negativt.

I passagen genom Stenkullen innebär det södra alternativet att vissa verksamheter måste lösas in helt, eller delvis. Detta riskerar fortsatt verksamhet och viktiga arbetstillfällen. Tillgången på exploateringsbar mark för flyttning av industriverksamhet är begränsad.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv måste påtalas vikten av att beslut i frågan fattas snabbt. Så länge det råder osäkerhet om utbyggnaden kommer till stånd, eller var den kommer ske, begränsas kommunens och enskilda fastighetsägares möjlighet att planera för framtiden.

3. Analys av riskbedömning

Banverket har i sin uttalade egenambition tidigare beskrivit hur riskhantering bör behandlas vid planering av ny järnväg. Kortfattat kan processen beskrivas så att vid utarbetandet av en järnvägsutredning bör de genomförbara lösningarna prövas, analyseras och utvärderas för att på så sätt ge underlag till Banverkets beslut om bästa lösning. I en järnvägsutredning bör risker kvantifieras och värderas. Detta för att skapa ett underlag vid bedömningen av olika alternativa lösningar sett ur ett riskperspektiv. Då skapas också möjligheten att bedöma om – och till vilken kostnad – riskerna kan undanröjas, förebyggas eller motverkas genom olika skyddsåtgärder.



Vi delar den bedömning som Banverket själv gör och ser arbetssättet i riskbedömningen som en viktig del i det samlade beslutsunderlaget. Med beaktande av den underlagsrapport som presenterats i järnvägsutredningen, ger riskvärderingen en grund vid identifiering av risker längs den aktuella sträckningen. Dock saknar riskbedömningen enligt vår mening flera viktiga beståndsdelar för att på ett fullgott sätt kunna fylla sitt syfte som beslutsunderlag. Framför allt saknas en värdering av den risknivå som finns kopplad till de samhällen och omgivningar som berörs. Följaktligen ges ingen klar bild av hur risknivån påverkas efter att eventuella riskreducerande åtgärder vidtagits. Av den anledningen kan vi således inte se att Banverket i den presenterade järnvägsutredningen funnit bästa lösning. Den alternativa sträckningen ger ökad säkerhet.

4. Störningar från buller och vibrationer

Det är viktigt att utveckla Västra stambanan för att klara en bättre kollektivtrafik, och för att kunna föra över transporter från väg till järnväg. I denna mening är projektet ett viktigt miljöprojekt och det ger uppenbara miljövinster för regionen och för landet.

Studerar man effekten av projektet på närmiljön, dvs. Lerums kommun, blir bilden en annan. Om projektet genomförs så som det föreslås i järnvägsutredningen kommer bullernivåerna för ett stort antal Lerumsbor även fortsatt att ligga på så höga nivåer att hälsa och välbefinnande kan påverkas negativt.

Projektet är viktigt för miljön i ett riksperspektiv, men det måste vara hållbart även i det lokala perspektivet, och ge en väsentligt bättre bullersituation än den som råder idag. Bulleremissionerna från tågtrafiken måste reduceras till en nivå som stämmer med riksdagens miljö kvalitetsmål nr 15. God bebyggd miljö, som talar om en "god och hälsosam livsmiljö". Detta är ett mål som skall vara uppnått till 2020, och en utbyggnad av järnvägen genom Lerum måste bidra bättre till att målet nås. (Se vidare bilaga 1 och 2) .



Sammanfattning av fyrspårsalternativet med krav på kompletteringar

Utbyggnaden till fyra spår påverkar i hög grad tätorternas övergripande struktur vad gäller trafiksystem, gång och cykeltrafik, stadsbild mm. Det utökade spårområdet blir en barriär som definitivt delar samhällena. Konsekvenserna och utformningen av buller- och vibrationsskydd måste redovisas noggrannare.

UA2 är inte acceptabelt ur trafikbuller- och vibrationssynpunkt för bebyggelsen i Floda som lämnas utan åtgärder.

När det gäller utformningen av bullerskydd, broar, gångtunnlar, bergsskärning och övriga konstbyggnader krävs en omsorg och detaljerad redovisning av utformningarna.

Alla stationsområden bör få en definierad identitet och egen områdeskaraktär. Plats för ytterligare pendelparkering måste redovisas vid varje stationsläge. Gångtunnlar-/broar ska placeras så människor använder dem och de inte skapar långa omvägar.

Riskbedömningen saknar enligt vår mening flera viktiga beståndsdelar för att på ett fullgott sätt kunna fylla sitt syfte som beslutsunderlag. Framför allt saknar vi en riskvärdering av den risknivå som finns kopplad till de samhällena och omgivningar som berörs.

Vår mening är sammanfattningsvis att Västra stambanan måste utvecklas, men att vare sig nollalternativet eller den utbyggnad som föreslås är acceptabel från hälsosynpunkt och därigenom inte hållbar.

Kommunen kan inte acceptera fyrspårsförslaget. Åtgärder måste redovisas som siktar på en bättre utomhusmiljö. Ett antal svar saknas i underlaget:

- åtgärder vid fastighet eller fastighetsgräns för att skapa tysta platser utomhus
- åtgärder som bygger på samverkan med vägghållare för att kunna vidta kostnadseffektiva åtgärder som också tar med buller från vägtrafik
- beskrivning av vad sänkt hastighet innebär som alternativ till bullerdämpande åtgärder.

Dessutom pekar kommunen på möjligheter som t ex:



- forskningsinsatser längs banan genom Lerums kommun, vilka är möjliga tack vare den miljömedicinska beskrivning som är gjord av läget i Lerum
- åtgärder på vagnpark och räls för att på sikt minska bulleremissionerna vid källan.



ALTERNATIV STRÄCKNING NORR OM ASPEN

Den idéstudie som nu gjorts över en sträckning av järnvägen norr om Aspen har till syfte att undersöka om tidigare ställningstaganden i den gamla idéstudien står sig - nämligen om det är lämpligt och möjligt att ge järnvägen en helt annan sträckning än den har i dag. Den gamla idéstudien förkastade ny sträckning, för att det var för dyrt, men också av andra skäl. Den nya idéstudien som skall ses som ett komplement till den gamla, arbetar med en begränsad frågeställning, nämligen om järnvägen skall dras norr om Aspen istället för att nuvarande sträckning utvecklas med fler spår.

En idéstudie och en järnvägsutredning är två utredningssteg som rör sig på helt olika detaljnivåer. Två alternativa sträckningar av en järnväg, där den ena beskrivs i en järnvägsutredning, och den andra i en förstudie, blir därför inte möjliga att jämföra, mer än mycket översiktligt.

Följande teman används för att belysa konsekvenserna av alternativet norr om Aspen ur olika perspektiv:

1. Förändringar i kulturlandskap och bebyggelse.
2. Synpunkter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.
3. Störningar av buller och vibrationer.

1. Förändringar i kulturlandskap och bebyggelse.

Utmed större delen av sträckningen finns lokala natur- och friluftsentressen. Det kan ske påverkan på skog, våtmarker. Möjligheten att röra sig i området berörs på några ställen där banan går ovan jord. Större delen av banan går dock i tunnel vilket minimerar denna påverkan.

Utbyggnadens *nuvarande* förslag till sträckning får en negativ påverkan på landskapsbilden vid Sävidsbo samt vid Våthult –Tollestorp. En kommande järnvägsutredning över alternativet norr om Aspen behöver därför analysera sträckningar som minimerar påverkan av landskapsbilden.

Relativt få bostadsfastigheter bedöms bli direkt berörda genom inlösen eller motsvarande.



Verksamhetsområdet vid Tollestorp och de planerade verksamhetsområdena i Lottabacken, Stakeberg och Fjällestorp kan påverkas genom störningar och att tillgänglig markareal minskar. Dessa effekter måste dock ställas i proportion till de negativa konsekvenser som en utbyggnad till fyrspar genom kommunen skulle åstadkomma. En kommande järnvägsutredning bör överväga alternativa lösningar för att minimera påverkans-effekten i verksamhetsområdena.

Utbyggnaden ställer höga krav på bansträckningen samt gestaltningen av bullerskydd, tunnelmynningar, väg- och gångbroar samt övriga konstbyggnader.

2. Synpunkter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Det är inte möjligt att jämföra kostnaderna mellan alternativen på utbyggd befintlig bana UA1/UA2 med den alternativa sträckningen norr om Aspen beroende på olika ambitionsnivåer för bullerbekämpning och olika effekter på tätbebyggelsen. Målsättningen beträffande buller för ombyggnad av befintlig bana har endast satts till kvalitetsmål 4, som innebär 70 dB(A) ekvivalent bullernivå utomhus. För sträckningen norr om Aspen kommer sannolikt kvalitetsmål 1 att uppfyllas för berörd bebyggelse samtidigt som järnvägsbullret på sträckan Lerum – Floda att minska radikalt. Om en samhällsekonomisk jämförelse skall kunna göras måste en omräkning ske av alternativ UA1/UA2 åtminstone så att kvalitetsmål 1 uppfylls.

En positiv effekt av en bansträckning i närheten av verksamhetsområdena Tollestorp, Lottabacken, Stakeberg och Fjällestorp kan vara möjligheten av att anlägga ett industristickspår som minskar behovet av landsvägstransporter till dessa verksamhetsområden.

3. Störningar av buller och vibrationer.

I stort sett all godstrafik förs över till den nya banan under kvällar och nätter. Dagtid kommer det vara nödvändigt att köra en del godstrafik på den nuvarande banan av kapacitetsskäl. Utredningen klargör inte hur mycket godstrafik som kommer att gå kvar på gamla banan, vilket förmodligen inte heller är möjligt i en idéstudie. Bullret bedömes dock bli väsentligt lägre än idag eftersom det nattetid bara kommer att gå lokaltåg genom tätorterna. Dagtid kommer dock en del godståg gå kvar, men det är inte möjligt att bedöma hur störningsbilden



kommer att bli jämfört med t ex en utbyggnad till fyra spår enligt UA1 med samtliga åtgärder utförda.

Sträckningen norr om Aspen klassas som nybyggnad, vilket medför att man skall klara kvalitetsnivå 1, dvs. man skall klara gällande riktvärden – 55 dB(A) ekv utomhus, 30 dB(A) ekv inomhus, 45 dB(A) max inomhus nattetid. Idéstudien beskriver regelsystemets inriktning – nämligen att riktvärdena skall klaras. Men den konstaterar också att det i idéstudien inte är möjligt att avgöra om detta kommer att klaras fullt ut. Detta gör att det inte är möjligt att jämföra de olika sträckningarna med varandra.

Antalet boende som berörs av den nya sträckningen är mycket lågt jämfört med det antal som bor längs befintlig bana. Utifrån nybyggandsnormens kvalitetskrav kan bullret sänkas till låga värden vilket minimerar konsekvenser där banan går i ytläge. Sammantaget innebär en dragning norr om Aspen att bullerstörningen i kommunen totalt sett blir lägre än med en fyrspårutbyggnad genom de centrala kommundelarna.

Sammanfattning

Dragningen norr om Aspen innebär att gods- och fjärrtrafik flyttas till en ny bana och att befintlig bana reserveras för lokaltrafiken och regionaltrafiken. Detta kan innebära en utvecklingspotential utmed befintlig bansträckning. Den totala buller- och vibrationspåverkan minskar för kommunen som helhet. Norr om Stenkullen blir det intrång i befintliga och planerade industriområden vid Tollestorp, Stakeberg, Stillestorp och Lottabacken. Samtidigt kan närheten till spårsträckningen gynna transporter till och från verksamhetsområdena.

Med vetskap om en ökande andel transport av farligt gods på järnväg, med tidigare historiskt inträffade järnvägsolyckor i Lerums kommun, och med helt nyligen inträffade svåra incidenter utanför Kungsbacka (allvarlig risk för klorgasläckage) och i Sävenäs (läckage av gasol med allvarlig brandrisk), så utgör dragningen norr om Aspen en avsevärd riskreducering beträffande olyckor med farligt gods inom de tätbefolkade delarna av Lerums kommun.

Alternativsträckningen påverkar på några ställen kulturmiljö och landskapsbild. Konflikt med riksintressen för natur och kultur samt Natura 2000 kan därvid uppstå. I Sävidsbo, Våthult och vid Håvaredsviken finns bevarandevärd kulturmiljö, värdefulla odlingslandskap och lövskogar. I Sävidsbo har



kommunen antagit en fördjupad översiktsplan samt antagit områdesbestämmelser för värdefull kulturmiljö. Till största del går dock banan i tunnel.

En ny järnväg norr om Aspen innebär att bullret minskar i tätorterna. Hur stor minskningen blir jämfört med en fyrspårsutbyggnad genom kommunen är inte möjligt att ange. Det är inte möjligt att jämföra idéstudiens ungefärliga förutsägelser med den konsekvensbeskrivning som finns i järnvägsutredningen.

Vision 2010 säger att till år 2010 har bullret i Lerum minskat och vi har värnat de tysta miljöerna. En järnväg norr om Aspen innebär att bullret i enlighet med visionen minskar inom kommunens tätbebyggda områden, men vissa områden längs nya banan kommer att utsättas för buller i strid med visionen. Eftersom alternativet norr om Aspen är att betrakta som nybyggnation gäller dock den fastställda normen för högsta godkända bullernivå vid ny järnväg.

KOMMUNSTYRELSEN

Bilagor

Bilaga 1

Miljö- och hälsoskyddskontorets yttrande 2005-05-21 över järnvägsutredningen med avseende på störningar av buller och vibrationer

Bilaga 2

Miljö- och hälsoskyddskontorets yttrande 2005-05-21 över bullersituationen i Lerums kommun

Bilaga 3

Yttrande från Föreningen för en alternativ järnvägssträckning



Yttrande över järnvägsutredningen med avseende på störningar av buller och vibrationer

INLEDNING

Det är viktigt att utveckla Västra stambanan för att klara en bättre kollektivtrafik, och för att kunna föra över transporter från väg till järnväg. I denna mening är projektet ett viktigt miljöprojekt och det ger uppenbara miljövinster för regionen och för landet.

Studerar man effekten av projektet på närmiljön, dvs Lerums kommun, blir bilden en annan. Om projektet genomförs så som det föreslås i järnvägsutredningen kommer bullernivåerna för ett stort antal Lerumsbor även fortsatt att ligga på så höga nivåer att hälsa och välbefinnande kan påverkas negativt.

Projektet är viktigt för miljön i ett riksperspektiv, men det måste vara hållbart även i det lokala perspektivet, och ge en väsentligt bättre bullersituation än den som råder idag. Bulleremissionerna från tågtrafiken måste reduceras till en nivå som stämmer med riksdagens miljö kvalitetsmål nr 15. God bebyggd miljö, som talar om en "god och hälsosam livsmiljö". Detta är ett mål som skall vara uppnått till 2020, och en utbyggnad av järnvägen genom Lerum måste bidra bättre till att målet nås.

Kommunens mening är sammanfattningsvis att Västra stambanan måste utvecklas, men att vare sig nollalternativet eller den utbyggnad som föreslås är acceptabel från hälsosynpunkt och därigenom inte hållbar.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSKONTORETS GRANSKNING - AVGRÄNSNINGAR

Järnvägsutredningen har granskats beträffande buller, vibrationer, elektromagnetiska fält, förorenad mark, påverkan på vatten och luft. Utredningen behöver kompletteras avseende buller och vibrationer vilket utvecklas nedan. För övriga granskade områden görs inga erinringar i detta skede.



BULLER

Bedömning av järnvägsutredningens förslag på bullersituationen i Lerums kommun redovisas nedan i följande avsnitt.

- Mål för buller
- Tidigare behandling av ärendet
- Bullersituationen i Lerums kommun
- Banverkets förslag med bedömning
- Förslag till kompletteringar av järnvägsutredningen
- Sammanfattning

Mål för buller

Buller är ett av våra mest allvarliga hälsoproblem. Detta avspeglas av att samhället ställt upp tydliga mål för att minska skadeverkningarna av buller. Nedan redovisas relevanta mål som ligger till grund för granskningen av järnvägsutredningen.

Miljökvalitetsmål nr 15. God bebyggd miljö

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas

Regeringen uttalar att i ett generationsperspektiv dvs till 2020 innebär miljökvalitetsmålet att:

- Transporter och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- eller säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön.
- Boende- och fritidsmiljön, uppfyller samhällets krav på gestaltning, frihet från buller, tillgång till solljus, rent vatten och ren luft.

Miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken

Sedan 2004 finns en miljökvalitetsnorm fastställd som bland annat vänder sig till trafikverken specifikt.



Förordningen om omgivningsbuller säger att Banverket senast 2008 skall fastställa åtgärdsprogram för bland annat Västra stambanan genom Lerum som "eftersträvar att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa".

Vägverket har samma åläggande beträffande E 20 genom Lerums kommun.

Kommunens mål

Lerums kommun är en bullerutsatt kommun som genomkorsas av Västra stambanan och E 20 som i stor sett löper parallellt genom kommunen. Ca 75% av kommunens 35 000 invånare bor i närhet av transportstråket. Många av kommuninvånarna har uttryckt att buller är för dem det svåraste miljöproblemet.

Därför har kommunen i sin Vision 2010 uttalat att till 2010

"skall bullret ha minskat och vi skall ha värnat de tysta miljöerna"

En direkt följd av Vision 2010 är att kommunen sedan flera år arbetar aktivt med bullerfrågan. I Lerum är bullersituationen tydligare utredd än i någon annan kommun i Sverige. Utredningen visar tydligt att bullret måste minskas för att stävja ohälsa och risk för ohälsa. Resultat av bullerutredningen redovisas i bilaga 2 Bullersituationen i Lerums kommun.

Sammanfattning och bedömning

De mål som sätts upp för buller riktas dels till samhället i hela dess bredd och dels till enskilda aktörer som t ex trafikverken eller till kommunerna. Om miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö skall nås förutsätter det att arbetet bedrivs på alla nivåer och att såväl statens trafikverk som enskilda kommuner deltar.

Järnvägsutredningen är i detta avseende inte tillräckligt ambitiös. Byggs järnvägen ut enligt förslaget kommer inte miljö kvalitetsmålet om God bebyggd miljö att nås och kommunens lokala arbete för att nå målet kommer inte att lyckas.

Tidigare behandling av ärendet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden behandlade 2001 Banverkets förslag till förstudie för utveckling av järnvägen genom Lerums kommun.

Nämnden konstaterade då bl a att Banverket i sitt arbete utgick från regeringens proposition (1997/98:56) "Transportpolitik för en hållbar utveckling". I denna



anges att det övergripande målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet preciserades bland annat i ett delmål som uttalade att projektet skall ha målsättningen ”God miljö och säker trafik”.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utgick från denna målsättning och uttalade till Banverket att ”att en överföring av person- och godstransporter från väg till järnväg ur miljösynpunkt är positivt, både nationellt, regionalt och lokalt. Dock innebär en sådan överföring också att det beskrivna projektet blir ett stort intrång i Lerums kommun, vilket bedöms ge konsekvenser för den lokala miljön och för samhällsplaneringen i kommunen.”

Nämnden uttalade vidare att projektet innebär betydande miljöpåverkan och bland annat kommer känsliga naturområden och områden med tät bebyggelse att beröras, dessutom kommer det på lång sikt att ge effekter för samhällsplaneringen i kommunen.

Nämnden konstaterade att för att det skall vara möjligt att bedöma projektets miljöpåverkan måste den miljökonsekvensbeskrivning som skall upprättas visa att miljöbalkens intention att främja en hållbar utveckling nås.

En hållbar utveckling definieras av de 15 miljö kvalitetsmålen, där mål 15. God bebyggd miljö är det mål som järnvägsprojektet skall sikta mot att klara.

Sammanfattande bedömning

När nu järnvägsutredningen överlämnats till kommunen för yttrande, kan man konstatera att Banverkets förslag till järnvägsutredning inte lägger ett förslag som når miljö kvalitetsmålet 15 God bebyggd miljö. Om banan byggs om i enlighet med järnvägsutredningen kommer situationen visserligen bli bättre än idag men den kommer även fortsatt att innebära så svåra bullerstörningar att hälsa och välbefinnande påverkas starkt negativt – i strid med miljö kvalitetsmålet om God bebyggd miljö.

Bullersituationen i Lerums kommun

I yttrandets bilaga 2 redovisas en sammanfattning av den bullerutredning som gjorts för Lerums kommun. Bullerutredningen består dels av en kartläggning och dels av en bedömning av hur Lerumsbornas hälsa och välbefinnande påverkas av buller.



Kartläggningen har bekostats av kommunen medan den miljömedicinska delen av bullerutredningen är finansierad av kommunen, regionen, länsstyrelsen, naturvårdsverket och socialstyrelsen, såsom ett metodutvecklingsprojekt som skall vara vägledande för bullerbekämpande arbete i landet. Syftet med projektet har bland annat varit att kartlägga förekomsten av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg.

Den miljömedicinska utredningen har gjorts av Västra Götalands regionens Miljömedicinska Centrum (VMC) som en enkätundersökning som riktats till personer inom undersökningsområdet. Svarefrekvensen är hög och nästan 2 000 svar har erhållits. Undersökningen är vetenskapligt upplagd, utförd enligt beprövad metod och resultatet statistiskt säkert.

Nedan redovisas några viktiga fakta som bullerutredningen visar upp.

Kartläggningen

Bullerkartläggning av Lerums kommun bekräftar bilden av Lerum som en kommun med höga bullernivåer och en kommun där buller från väg och tåg måste läggas samman för att det skall vara möjligt att värdera den totala bullerpåverkan. Detta är resultat som visar att det är nödvändigt att Banverket och vägghållare samverkar för att kunna vidta goda åtgärder för att minska störningar från buller i kommunen.

Gällande riktvärden

Man kan tydligt i Lerumsundersökningen se att gällande riktvärden för buller är klokt satta och att om man sänker bullernivån till under riktvärdena minskar antalet bullerstörda påtagligt och följaktligen också de miljömedicinska effekterna av buller. Detta visar att järnvägsutredningen måste arbeta för att få ner nivåerna till riktvärdet för att säkerställa en god hälsa.

Buller från flera källor

När man utsätts för buller från två källor, tåg och väg, upplevs störningen från bara en källa som mer störande, dvs man väger omedvetet in störningen från den andra källan. Dessutom ökar andelen störda om det bullrar från två källor även om den totala bullernivån inte är högre än om där bara fanns en källa. Ett viktigt resultat är att man måste arbeta med båda bullerkällorna om man skall lyckas sänka störningen och följaktligen de miljömedicinska effekterna.



Trivsel

Undersökningen visar att det finns en koppling mellan trivsel och buller och att i de bullrigaste lägena bor man kortare tid i sin bostad än i de mindre bullriga områdena, dvs man väljer helt enkelt att flytta.

Vid bullernivåer under riktvärdena påverkas användningen av uteplatser och balkonger nästan inte. Vid nivåer över riktvärdena är situationen en helt annan.

Allmänt hälsotillstånd

Det allmänna hälsotillståndet bedöms som gott eller mycket gott av mellan 75 och 80% av de boende. Undersökningen visar dock på en försämring i allmänt hälsotillstånd med ökade bullernivåer.

Psyko-socialt välbefinnande

När det bullrar mer uppger betydligt fler Lerumsbor att de är mycket trötta någon/några gånger i veckan.

Sömnen försämras med ökande bullernivåer. Framförallt gäller detta sömnkvaliteten, trötthet på morgonen och att sällan eller aldrig öppna fönster.

Tillgång till tysta rum inomhus och tyst plats utomhus

Andelen störda vid olika bullernivåer är betydligt lägre om man har tillgång till tyst rum inomhus än om man inte har det. Tillgången till tysta rum är starkt beroende av bullersituationen utomhus och vid nivåer över 60 dB(A) (ekv) är det mycket få som anser sig ha tillgång till sådana rum.

Om man anser sig ha tillgång till tyst plats utomhus spelar stor roll för den upplevda störningen. Det är stor skillnad i andel störda om det finns tillgång till tyst plats utomhus jämfört om så inte är fallet. Viktigaste störningen är att avkoppling och samtal samt användning av uteplats/balkong försvåras. Vid nivåer över 58 dB(A) (ekv) är det mycket få som anser sig ha någon tyst plats utomhus.

Åtgärder som säkrar tillgången till tyst plats både inomhus och utomhus reducerar störningarna från buller kraftigt.



Fönsterbyte

Fönsterbyten ger inte avsedd effekt i de högre bullerintervallen, dvs i de områden som utsätts för mest buller. De som har fått fönstren utbytta här upplever sig mer störda än de som inte gjort fönsterbyten.

Banverkets förslag med bedömning

Järnvägsutredningen föreslår omfattande bullerdämpande åtgärder längs banan i form av bullerskärmar och åtgärder på fasader.

Järnvägsutredningen beskriver dels en åtgärdsnivå vars effekter beskrivs relativt detaljerat, dels en bantad åtgärdsnivå där bullerskärmar minskats till hälften (3 km i stället för 6) vars effekter inte lika väl redovisas. Det bantade förslaget motiverar Banverket med att huvudförslaget inte är samhälls-ekonomiskt lönsamt.

Huvudförslagets alternativ 1 (UA1) bedöms ge en bra bullersituation inomhus och en bättre situation utomhus än idag. Den bantade åtgärdsnivån är väsentligt sämre och leder till att ett stort antal människor även fortsättningsvis skall leva med buller från järnvägen som överskrider riktvärden, dvs en bullernivå som leder till ohälsa eller risk för ohälsa.

Nedan sammanfattas effekterna av utredningens förslag inklusive det bantade förslaget. Redovisningen bygger på utredningens tre alternativ – UA1 som är en utbyggnad av järnvägen mellan Floda och Aspedalen; UA2 som en utbyggnad mellan Stenkullen och Aspens station; nollalternativet som innebär att inga åtgärder görs men att trafiken likväl ökar. Nollalternativet är beräknat till år 2015.

Buller inomhus

I tabellen nedan anges hur många personer som kommer att utsättas för buller över riktvärden vid olika utbyggnadsalternativ. Siffror inom parentes anger bantat förslag, dvs längden bullerskärm halveras. Observera att utredningen anger inte hur ekvivalentvärdena påverkas av bantat förslag, bara maxvärden.



| | Nuläge | Nollalternativ | UA1 | UA2 |
|--------------|--------|----------------|-----------|-----------|
| Maxvärde | 2070 | 2070 | 142 (260) | 530 (680) |
| Ekvivalentv. | 660 | 875 | 15 | 35 |

Antal personer som utsätts för buller över riktvärden inomhus (siffror inom parentes avser det sk bantade förslaget)

Bedömning:

UA1 ger en utveckling som överensstämmer med miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö och med kommunens ambition att radikalt förbättra bullersituationen för boende i Lerum.

Vare sig nollalternativet, UA2 eller det bantade alternativet kan accepteras, då de innebär att en stor grupp människor i Lerum även fortsatt kommer att utsättas för hälsoskadligt buller.

Utredningen säger att det bantade alternativet är det som är samhällsekonomiskt möjligt. Vi gör tvärtom bedömningen att den miljömedicinska bild som kommunens bullerutredning redovisat, visar att det bör vara samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra alternativ UA1 fullt ut. Vi anser att det är oacceptabelt att utforma en miljardinvestering som skall brukas långt efter att miljökvalitetsmålet för God bebyggd miljö skall vara uppnått, i strid med målet.

Vi anser att det är oförenligt med riksdagens miljökvalitetsmål vilket skall vara uppfyllt till 2020 att utforma en miljardinvestering som skall brukas långt efter att målhorisonten uppnåtts – att utforma den i strid med målet.

Miljökvalitetsnormen om omgivningsbuller kräver av Banverket att man till 2008 skall fastställa åtgärdsprogram för bland annat Västra stambanan genom Lerum som ”eftersträvar att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Vi menar att det är inte förenligt med denna förordning att bygga ut Västra stambanan på ett sätt som innebär att en stor grupp människor i Lerum kommer att fortsatt leva med hälsoskadliga bullernivåer.

Vår bedömning att bullernivåerna inomhus är hälsoskadliga, och därför lönsamma att åtgärda, styrks av att socialstyrelsens riktvärden för att undvika hälsoskadligt buller inomhus ligger på 30 dB(A) ekv.

Bedömning av bullernivåer utomhus

I tabellen nedan anges hur många personer som kommer att utsättas för buller över riktvärden vid olika utbyggnadsalternativ. Järnvägsutredningen beräknar



inte effekterna av det bantade alternativet, dvs att bullerskärmarna minskas från 6 km skärm till 3 km.

| | Nuläge | Nollalternativ | UA1 | UA2 |
|--------------|--------|----------------|------|------|
| Maxvärde | 4070 | 4070 | 2250 | 2920 |
| Ekvivalentv. | 1840 | 2455 | 1630 | 2200 |

Antal personer som utsätts för buller över riktvärden utomhus

Bedömning:

Järnvägsutredningen har en låg ambition för utomhusmiljön. De åtgärder som föreslås är utformade för att klara inomhusmiljön och de effekter som fås utomhus får man så att säga på köpet.

Järnvägsutredningen redovisar att utomhusmiljön kan förbättras om bullerskärmar görs högre, och om skärmar byggs vid fastigheters uteplatser. Sådana åtgärder finns inte med i förslaget.

Effekten av järnvägsutredningens förslag är att antalet boende som får leva med bullernivåer över riktvärdena minskar något. Men att stora grupper av boende i Lerums kommun även fortsättningsvis måste leva med buller utomhus som ligger på nivåer som hotar hälsa och välbefinnande.

Järnvägsutredningens förslag, eller avsaknad av förslag för en bättre utomhusmiljö i Lerum, kan inte accepteras. Den miljömedicinska beskrivning som gjorts för kommunen och som redovisats kortfattat tidigare, visar att en tyst uteplats är av mycket stor betydelse för att minska antalet bullerstörda i Lerums kommun. En förklaring till att en tyst uteplats har så stort värde för välbefinnande i Lerum är att en stor del av bebyggelsen i Lerum är småhus med trädgårdar. Ett villasamhälle är mer känsligt för buller i det här avseendet eftersom en familj i bostad med egen trädgård, självklart har en förväntan på att kunna använda den för rekreation och vila.

Vi menar därför att det är nödvändigt att järnvägsutredningen kompletteras med åtgärder som direkt har till syfte att skapa tysta miljöer utomhus. Järnvägsutredningen arbetar mot Banverkets kvalitetsmål 4 som ”tillåter” ekvivalentvärden upp till 70 dB(A), vilket är en mycket hög nivå (jfr andelen störda i den miljömedicinska utredningen bilaga 2).

Kommunen kan inte acceptera detta som ett mål för järnvägsutbyggnad i Lerum. Utredningen måste sikta mot att klara kvalitetsmål 2 för att bullersituationen



längs järnvägen inte skall orsaka ohälsa. Utredningen måste därför kompletteras med åtgärder som har till ambition att nå högre än kvalitetsmål 4.

Man kan förmoda att Banverket gjort bedömningen att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att göra åtgärder som förbättrar utomhusmiljön. Vi gör bedömningen att den miljömedicinska bild som kommunens bullerutredning redovisar, tydligt visar att åtgärder för att skapa en bättre utomhusmiljö ger mycket goda effekter på störningsnivån, och att åtgärderna därför borde vara samhällsekonomiskt välmotiverade. Det bör vara samhällsekonomiskt lönsamt att genomföra åtgärder som gör det möjligt att använda utemiljön för rekreation och vila och för att främja ett gott hälsoläge.

Banverkets förslag strider mot miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö vilket skall nås till 2020 eftersom järnvägsutredningen inte arbetar med åtgärder för att förbättra utomhusmiljön. Det är orimligt att utforma en miljardinvestering som skall brukas för mycket lång tid framöver, i strid med ett miljökvalitetsmål som skall vara uppnått 2020.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSKONTORET

Christian Mattson



Bullersituationen i Lerums kommun

Som grund för bedömning av järnvägsutredningen har kommunens egen bullerutredning använts. Nedan görs därför en beskrivning av denna samt en presentation av ett urval av de resultat som erhållits.

”Bullerutredningen” består av två delar, dels en kartläggning av de fysiska bullernivåerna, dels en hälsomässig bedömning av bullersituationen.

Kartläggningen

Kartläggningen är en utredning rörande de fysiska bullernivåerna i undersökningsområdet. Denna har gjorts genom beräkningar och är gjord för varje bullerkälla enskilt och sammanlagrat samt för tre tidshorisonter 2003, 2010 och 2020.

Resultatet kan sammanfattningsvis sägas konfirmera den bild som tidigare funnits av Lerum som en kommun med relativt höga bullernivåer. Man kan också på ett flertal ställen i undersökningsområdet se sammanlagringseffekter avseende buller från väg och tåg. Någon närmare presentation av resultatet kommer inte göras här då Banverket redan givits tillfälle att ta del av denna del och miljö- och hälsoskyddskontoret har också, för Banverket, presenterat områden som bör beaktas ur bullersynpunkt.

Hälsomässig bedömning

Den senare delen av bullerutredningen är delfinansierad av länsstyrelsen, naturvårdsverket och socialstyrelsen, såsom ett metodutvecklingsprojekt som skall vara vägledande för bullerbekämpande arbete i landet. Syftet med projektet har bland annat varit att kartlägga förekomsten av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg.

Utredningen har gjorts av Västra Götalands regionens Miljömedicinska Centrum (VMC) som en enkätundersökning som riktats till personer inom undersökningsområdet. Svarefrekvensen är hög och nästan 2 000 svar har erhållits. Undersökningen är vetenskapligt upplagd, utförd enligt beprövad metod och resultatet statistiskt säkert.

Undersökningen ger bland annat svar på hur störda människor är vid olika bullernivåer för varje trafikslag för sig eller kombinerat, vilka störningsmoment som uppfattas som de värsta, hur bullerstörningarna påverkas av om man har



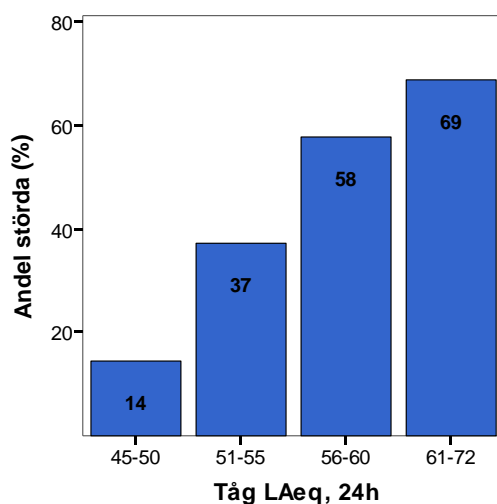
tillgång till tysta rum eller skyddad plats utomhus. Nedan görs en kortfattad beskrivning av, för järnvägsutredningen, intressanta resultat.

Om inget annat anges nedan anges bullernivåer i ekvivalentnivåer. De svarande är normalt indelade i olika bullerkategorier utifrån bullerexponeringen vad gäller ekvivalentnivåerna. Fördelningen ser något olika ut beroende på om effekten relateras till den totala bullernivån eller enbart från en källa.

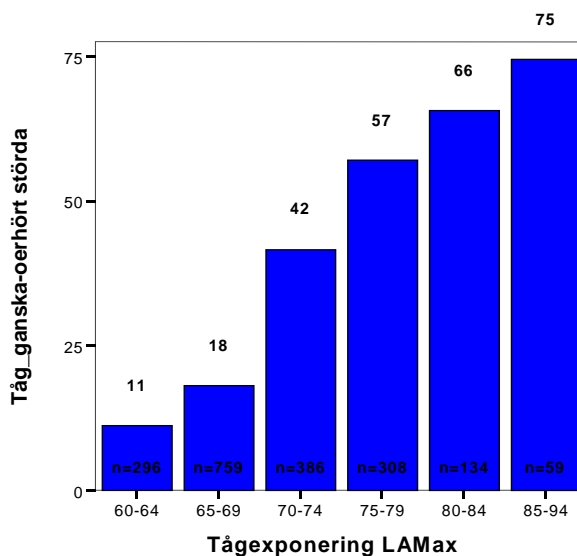
Vid en källa ser kategorierna ut enligt följande: 45-50 dB, 51-55 dB, 56-60 dB, 61-72 dB. Vid total bullernivå ser kategorierna ut enligt: 48-52 dB, 53-57 dB, 58-62 dB, 63-72 dB.

Störningar vid olika bullernivåer från tåg

Som väntat ökar andelen störda med ökande bullernivåer. Nedan visas den andel som störs av tågtrafik vid olika bullernivåer (utomhusnivåer). Noterbart är det tydliga faktum att varje sänkning av bullerintervall leder till en markant minskning i andelen störda. Detta gäller både max- och ekvivalentnivåer.



Figur 1. Andel störda av tågbuller vid olika ekvivalentnivåer i Lerums kommun



Figur 2. Andel störda av tågbuller vid olika maxnivåer i Lerums kommun

Resultatet visar också att den relativa risken för störning är mer än fördubblad om bullernivån ökar från 45-50 till 51-55 dB. Risken för störning är dessutom närmare 5 gånger så hög om bullernivåerna överstiger 60 dB(A) ekv. Motsvarande förhållande gäller vid maxnivåer då risken för störning i den högsta kategorin är sju gånger högre än den lägsta.

Bägge figurerna ovan visar vikten av att ha bullernivåer som motsvarar gällande riktvärden (55 dB(A) ekv; 70 (A) max). Särskilt gäller detta maxvärdena där diagrammet visar att andelen störda minskar kraftigt om man klarar 70 (A). För ekvivalentnivåerna ligger denna gräns snarare under 55 (A).

Samverkan mellan buller från olika trafikslag

Undersökningen har visat att det finns effekter av att utsättas för buller från mer än en källa. Bland annat kan konstateras att då det samtidigt förekommer höga bullernivåer från både tåg och vägtrafik är störningarna från var och en av dessa bullerkällor mer omfattande än om endast en bullerkälla förekommer men bullernivån är densamma.

Resultatet visar också att andelen som är störda av den totala trafikljudmiljön är högre om det förekommer två bullerkällor än om det endast förekommer en källa, även om bullernivåerna är desamma. Skillnaden i störning är vid nivåer på 56-60 dB 10% medan den är 10% vid högre nivåer.



Hälsoeffekter

Allmän trivsel

Undersökningen visar att det finns ett starkt samband mellan bullerexponering och trivsel i bostaden, bostadsområdet samt önskan att byta bostad av miljöskäl. Majoriteten av de boende trivs mycket bra med bostaden till och med exponeringskategorin 58-62 dB(A) (ekv), men vid högre nivåer trivs endast 47% mycket bra. Om bullerexponeringen överstiger 57 dB(A) trivs inte längre en majoritet med bostadsområdet. Samtidigt ökar andelen som önskar att byta bostad av miljöskäl med ökad bullerexponering.

Effekten på trivseln återspeglas också av att boendetiden, dvs den tid man bott i bostaden, är betydligt kortare ju högre bullerexponering man har. I lägsta bullerkategorin är medelvärdet 14,2 år medan det i den högsta är 11,2 år.

Påverkan av buller på sömn och dagliga aktiviteter

Den mest påtagliga effekten av tågbuller när man befinner sig inne i bostaden är att inte kunna ha sovrumsfönster eller andra fönster öppna så ofta som man skulle önska. Med öppet fönster är 17% av de boende störda varje dag eller flera gånger i veckan i den lägsta bullerkategorin (45-50 dB(A) ekv från tåg) medan motsvarande siffra är 79% i den högsta kategorin (61-72 dB(A)). Andelen störda med stängt fönster har motsvarande mönster med en mindre andel störda, dock minskar skillnaden i andelen störda med ökade bullernivåer.

Vid nivåer över 55 dB(A) anser hälften av de boende att störningar i form av att man inte kan använda sin balkong/uteplats samt att utomhusaktiviteter som avkoppling och samtal försvårades. Påverkan på användningen av balkong/uteplats ökar från endast 5% vid nivåer på 45-50 dB(A) till 40% vid nivåer över 55 dB(A). Utomhusstörningar av samtal och avkoppling är över 60% vid nivåer över 55 dB(A).

Sammantaget innebär detta att människor värderar sin bostad, inte enbart från inomhusmiljön, utan också utifrån den bullersituation som finns utomhus och i bostadens omgivning. Detta förstärks ytterligare av nedanstående resultat avseende tysta rum och tyst plats utomhus, nedan.

Allmänt hälsotillstånd

Man har i undersökningen kunnat visa på en försämring i allmänt hälsotillstånd med ökade bullernivåer. Det allmänna hälsotillståndet bedöms som gott eller mycket gott av mellan 75 och 80% av de boende.



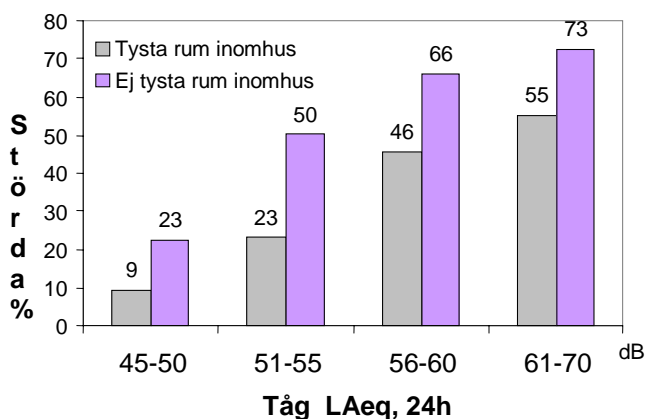
Psyko-socialt välbefinnande

Det finns ett samband mellan buller från trafik och lerumsbornas psyko-sociala välbefinnande. Förekomsten av symptom som trötthet, att man känner sig osällskaplig, att man känner sig irriterad, att man har obehagskänslor i magen och att man känner stress ökar med ökade bullernivåer. Exempelvis anger 37% i den lägsta bullerkategorin (48-52 dB) att de är mycket trötta någon/några gånger i veckan medan motsvarande andel i den högsta kategorin (63-72 dB) är 52%. Tidigare undersökningar har också visat att buller kan leda till stressrelaterade symptom.

Detta visas också av att det i undersökningen visat sig att sömnen försämras med ökande bullernivåer. Framförallt gäller detta sömnkvaliteten, trötthet på morgonen och att sällan eller aldrig öppna fönster.

Tillgång till tysta rum inomhus och tyst plast utomhus

Tysta rum inomhus har en tydlig effekt på andelen störda vid olika nivåer vilket kan ses i nedanstående figur. Med tysta rum avses här sådana rum som svaranden anser vara tysta.

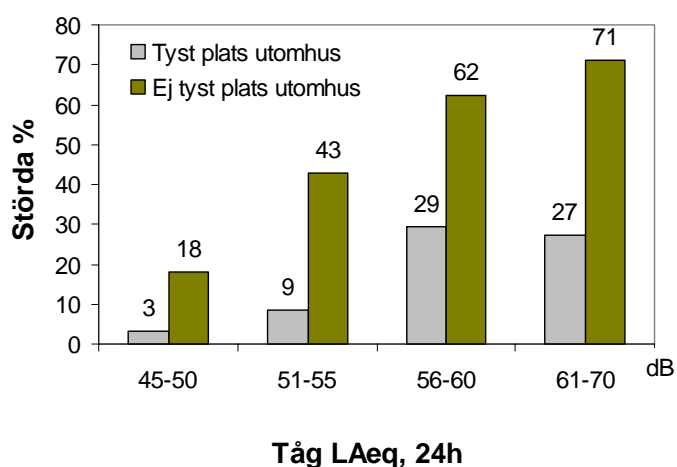


Figur 3. Andel störda av buller från tåg i relation till tillgång till tysta rum i bostaden.

I undersökningen har kontrollerats sambandet mellan aktiviteter dagtid och tillgång till tysta rum. Här kan ses att påverkan på vila/avkoppling är avsevärt mindre om tillgång till tysta rum finns. Det finns dock en tröskelnivå vid 55 dB. Under denna nivå är färre än 10% påverkade av tågbuller under vila/avkoppling trots tillgång till tyst rum medan motsvarande siffra över 55 dB är närmare 30%. Påpekas kan här också att det vid ljudnivåer över 60 dB är mycket få av de tillfrågade som uppgett att de har tillgång till tyst sovrum.



Undersökningen visar att man har en tydlig påverkan på störningsandelen beroende på om man anser sig ha tillgång till en tyst plats utomhus eller inte. De viktigaste effekterna vad gäller utomhusaktiviteter är störningen försvårar samtal eller avkoppling på balkong/uteplats eller påverkar användningen av balkongen/uteplatsen.



Figur 4. Andel störda av buller från tåg i relation till tillgång till tyst plats utomhus.

Detta faktum förstärks ytterligare när man tittar på andelen störda beroende på om balkongen/uteplatsen vetter mot trafikled eller inte. Exempelvis anger endast 4-22% att användningen av balkongen påverkas negativt av tågbuller om den vetter mot annat håll medan motsvarande siffror om den vetter mot järnvägen är 15-61%. Tågbullrets inverkan på samtal och avkoppling uppvisar samma mönster men med större omfattning.

Huruvida man har tillgång till tysta rum och tyst plats utomhus eller inte är kraftigt kopplat till bullerexponeringen, se tabellen nedan. Tillgången till tysta rum minskar kraftigt med ökad bullerexponering vilket också, naturligt, är än mer tydligt för tyst plats utomhus. Det är först vid nivåer under 58 dB(A) som majoriteten anger att de har tillgång till tysta rum. Denna nivå stämmer också relativt väl överens med den nivå, enligt ovan, där man har en kraftig ökning i antalet störda trots tillgång till tysta rum eller tyst plats utomhus.

Noterbart är att också hur många som idag anser sig ha tillgång till tysta platser utomhus. Det är generellt få människor i undersökningsområdet som anser sig



ha tillgång till tyst plats utomhus, vilket blir särskilt tydligt över 58 dB(A) där endast 10% anser sig ha det.

| | Summerad bullernivå från tåg- och vägtrafik | | | | |
|---|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| | $L_{Aeq, 24h, tot}$ | | | | |
| | 48-52 dB n=452 | 53-57 dB n=726 | 58-62 dB n=530 | 63-72 dB n=245 | Totalt n=1953 |
| Andel i % som anger att de har tillgång till: | | | | | |
| Tyst rum inomhus | 62 | 56 | 44 | 27 | 50 |
| Tyst plats utomhus | 27 | 20 | 14 | 5 | 18 |

Siffrorna visar att åtgärder som syftar till att minska bullernivåerna utomhus och åtminstone skapar tillgång till tyst plats utomhus ger kraftigt sänkta störningar. Dvs kan man tillse att bostäder har en tyst sida både inomhus och utomhus kan bullerstörningarna kraftigt reduceras eller till och med förebyggas. Här bör dock också tas med i bedömningen att tidigare undersökningar visat att om ljudnivån vid den mest exponerade sidan överstiger 60 dB(A) är störningarna av buller omfattande även om man har tillgång till tyst sida.

Fönsterbyte

Vid kontroll av andelen störda utifrån, om man bytt fönster på grund av buller eller inte, framkommer att andelen som bytt fönster ökar med ökad bullerbelastning. Vid bullernivåer över 52 dB är de som anger att de fått fönster utbytt mer störda av den totala trafikljudmiljön än de som inte fått fönstren utbytt.

Bland dem som fått fönstren utbytt av Banverket kan ses att andelen störda av tågbuller är lägre för de som fått fönsterbyte i bullerkategorin 56-60 dB jämfört med dem som inte fått det. Vid högre nivåer är dock de som fått fönstren bytta mer störda än de som inte fått det.

Diskussion utifrån framkomna resultat av hälsomässiga undersökningen

Utredningen visar att det finns ett tydligt samband mellan bullernivåer och störningar av olika slag. Dessa störningar kan i sig sägas utgöra hälsoeffekter utifrån att de påverkar ens sömn, möjlighet att utnyttja trädgården för rekreation m m.

Det viktigaste resultatet att framhålla är det faktum att utomhusnivåerna spelar stor roll. Det är viktigt att ha tillgång till tysta rum inomhus och att riktvärdena



där klaras för att människor skall få en bra sömn och kunna koppla av. Det är dock viktigt för att åtgärda problemet och nå statens miljömål om god bebyggd miljö att även utomhusnivåerna åtgärdas.

Detta kan ses av värdet av att ha tillgång till tyst plats utomhus som markant kan minska andelen störda och tillsammans med tysta rum inomhus kraftigt reducera bullerstörningarna och till och med förebygga dem. Utomhusnivån spelar också stor roll i om man anser sig ha tysta rum eller inte. Vid undersökningen har det visat sig att det är först när utomhusnivån understiger 58 dB(A) som majoriteten av de tillfrågade anser sig ha tysta rum där buller från tåg inte märks.

Det kan vidare ses av det faktum att den viktigaste aktivitetsstörningen inomhus är att man inte kan ha sina fönster öppna såsom man önskar. För att nå miljömålet om god bebyggd miljö bör alltså även utomhusnivåerna åtgärdas i största möjliga mån. Självklart finns en begränsning i vad som är tekniskt möjligt men Banverket bör sätta ett kvalitetsmål som omfattar att sänka utomhusnivåerna till godtagbara nivåer och som minimum tillförsäkra så många som möjligt tillgång till tysta plaster utomhus.

Utomhusmiljöns betydelse för störningen kan också ses av det faktum att vid höga ljudnivåer så hjälper inte eventuella fönsterbyten. Undersökningen visar att andelen störda snarare är större bland dem som fått fönstren bytta och har höga bullernivåer ute. Sålunda måste fasadåtgärder i sådana områden kompletteras med åtgärder för utomhusmiljön för att få avsedd effekt.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSKONTORET

Christian Mattson

**Föreningen för en alternativ
järnvägssträckning Aspen – Floda
2005 – 06 - 20**

Till
Lerums kommun

Kommentarer till Banverkets järnvägsutredning sträckan Aspen – Floda

Inledning

En utbyggnad av Västra Stambanan är nödvändig och brådskande. Men eftersom järnvägsprojekt är långsiktiga och kommer att finnas kvar de närmaste 150 åren är det viktigt att utbyggnaden planeras noggrant och genomförs så att den harmonierar med den långsiktiga samhällsutvecklingen.

Föreningen har analyserat Banverkets förslag till utbyggnad med utgångspunkt i de förutsättningar Banverket använder i järnvägsutredningen nämligen; de legala förutsättningarna, trafikens omfattning och inriktning, långsiktigheten, områdesanalys, utbyggnadsmöjligheterna mot Göteborg resp. Alingsås samt påverkan på kommunen för att nämna de viktigaste. Föreningen har även granskat och kompletterat tjänstemannautlåtandet från Lerums kommun.

Lagliga förutsättningar

Utbyggnaden enligt Banverkets förslag är enligt järnvägslagen en **nybyggnad**. Det innebär bland annat strängare miljökrav (nivå 1) än de Banverket redovisat. Enligt Föreningens uppfattning skall de strängare kraven på buller, vibrationer och elektromagnetisk påverkan tillämpas vid en dragning genom Lerums kommun. I kommunens tjänstemannautlåtande understryks att inte ens med lägre ställda krav (ombyggnad = nivå 4) uppnås en tillfredsställande miljö.

Nybyggnad innebär att en alternativ sträckning skall redovisas, något som Banverket inte gjort. Banverkets alternativ: norr om eller söder om befintliga spår är inte juridiskt hållbart.

Gods- och persontrafik

Banverket framhåller pendeltrafiken som huvudmotiv för att bygga ut järnvägen genom Lerums tätorter. Detta är positivt men idag orealistiskt. Göteborgs central är maximalt utnyttjad och fler pendeltåg får inte plats. Den eventuella kapacitet som finns kommer att utnyttjas av kommande pendeltåg från bl. a Trollhättan. En ökad pendeltågstrafik i Lerum skulle dessutom stoppas i Partille av kapacitetsskäl eftersom spåren där inte är utbyggda. Finansieringen av pendeltrafiken är inte heller löst.

Banverket undervärderar godstrafiken i järnvägsutredningen. Ökningen av antalet godståg från dagens omkring 50 godståg per dygn till 65 år 2014 är lågt räknat. Göteborgs hamn är beroende av fungerande godstrafik på järnväg för att klara sin planerade dubbling av godsvolymer på tio år och därefter fortsatta expansion. Den generella godsökningen på järnväg är idag 2 % per år. Utbyggnaden av Götalandsbanan Göteborg – Jönköping innebär att del av snabbtågstrafiken flyttas från Västra Stambanan medan godstrafiken på Kust till

Kust – banan flyttas till Västra Stambanan. Green Cargo bygger ut sin godsterminal i Hallsberg. Allt detta talar för att Västra Stambanan efterhand utvecklas till Sveriges viktigaste godsjärnväg.

Banverket har sedermera efterhand reviderat sin godstrafikprognos till 75 godståg per dygn år 2014.

Godstrafiken och den genomgående snabbtågstrafiken är viktiga för regionen men saknar regionalpolitisk betydelse för Lerums kommun. Kommunens attraktivitet minskar snarare i takt med ett ökande antal godståg genom de centrala delarna.

Värderingen av Banverkets utbyggnadsförslag mellan Aspen – Floda måste bedömas mot bakgrund av att Västra Stambanan utvecklas mot att bli en utpräglad godstrafikled med upp emot 120 - 130 godståg per dygn om 20 år. En betydande mängd av godset är dessutom klassat som farligt gods.

Långsiktighet

Banverket har ett **kortsiktigt** perspektiv på utbyggnaden. Prognosåret är 2014. Man vill lösa ett akut kapacitetsproblem med de medel som idag står till buds. Det innebär att Banverket satsar på utbyggnaden av en kort sträcka som man relativt snabbt kan ta i bruk men som långsiktigt skapar allt större problem.

Den planerade järnvägsutbyggnaden genom Lerum kommer genom närheten till befintlig bebyggelse i framtiden att skapa konflikter och ställa upp restriktioner för utnyttjandet av järnvägen t ex lägre hastigheter och förbud för trafik på nätterna. Kommunen får exploatera nya utbyggnadsområden längre bort från järnvägen.

Järnvägsinvesteringar är långsiktiga. Järnvägen i Lerum har funnits i 150 år och kommer sannolikt att finnas i ytterligare 150 år. Det långa perspektivet kräver att man planerar för en järnväg som kan utvecklas både ur trafiksynpunkt men även ur samhällssynpunkt. Det är inte självklart att den sträcka som valdes för 150 år sedan bäst uppfyller dagens samhälls berättigade krav på en god miljö.

Anslutningsmöjligheter

Samtliga regionala myndigheter och organisationer i Västsverige är överens om att hela sträckan Göteborg – Alingsås på sikt skall byggas ut till fyra spår.

Banverket har inte kunnat visa hur en fortsatt utbyggnad Aspen – Kåhög mot Göteborg skall ske. I en skiss har Banverket ritat en tunnellsättning från Aspen till Jonsereds herrgård (Dämnet), en planskild järnvägs korsning vid Dämnet och en dragning genom Bokedalens naturreservat. Detta problem överlåter man åt kommande generationer att lösa.

Detaljanalys av Banverkets utredning med utgångspunkt i kommunens tjänstemannautlåtande

Föreningen har granskat och kompletterat tjänstemannautlåtet från Lerums kommun. Utredningen har studerats av en tjänstemannagrupp från stadsbyggnads- kontoret, miljö- och hälsokontoret, tekniska förvaltningen, kulturförvaltningen samt räddningstjänsten. Fem teman belyser konsekvenserna av den föreslagna utbyggnaden med hänsyn tagen till kommunens speciella förutsättningar. Dessa fem teman tjänar också som rubriker för följande analys:

1. Förändringar i kulturlandskapet och bebyggelse.
2. Konsekvenser för vägar, vägportar och va-anläggningar.
3. Synpunkter ur samhällsekonomiskt perspektiv.
4. Analys av riskbedömning.

5. Störningar av buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning.

Det bör påpekas att tjänstemannautlåandet inte alltid överensstämmer med de politiska målen. Den fysiska förändring som en utbyggnad av järnvägen medför - ingrepp i bebyggelse, anläggningar eller rena markfrågor - skapar problem som står i konflikt med Lerums vision 2010 om god livskvalitet och de tysta miljöerna.

Avsnitten om riskbedömning, buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning är fokuserade på de störningar som drabbar boende och verksamheter utmed hela banan. Minskade störningar från buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning är i Lerum högt prioriterade politiska mål. Störningarna och dess konsekvenser har därför djupare analyserats med en studie av Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum (VCM). Bilaga .

Kommunens tjänstemannagrupp är enig om att Västra stambanan måste utvecklas. Vare sig nollalternativet eller UA1/UA2 som föreslås är acceptabla från hälsosynpunkt eller den samhällsutveckling som de politiska målen syftar till och de är därigenom inte hållbara. Om godstrafiken samt snabbtågen flyttas till en helt ny sträcka utanför tätorterna då skulle de störande momenten reduceras avsevärt. De två utredningarna ligger idag på helt olika detaljnivåer: järnvägsutredning kontra idéstudie. Idéstudien måste alltså genomgå en järnvägsutredning där själva järnvägssträckan ingående studeras för att få minsta möjliga skadliga effekter på människor och natur/kulturlandskap.

1. Förändring i kulturlandskapet och bebyggelse

Delsträcka 1. Drängsered.

Badplatsen och området Hyltorna på andra sidan Sävelången blir utsatta för maximala ljudnivåer p g a inväxling och inbromsning av godståg. Badplatsen är enligt Banverket mindre lämplig ur risksynpunkt efter järnvägsutbyggnaden. Utfyllnadsområdena för badplats, tryckbankar och GC - väg mot stationsområdet kommer att förändra landskapsbilden. Strandskyddet är 200 meter. Vid eventuell vattenreglering krävs en ändring av vattendomstolen. En eventuell tillfartsväg över Karlshöjdsvägen kommer att avsevärt sänka det kulturhistoriska värdet och medför att en parkeringsplats måste byggas vid badet. Konsekvenserna av detta blir att alsumpskogen försvinner. Området ingår i kulturmiljövården i ett storskaligt riksintresse (KP 30 Skallsjö, Nääs mm). P g a de höga bullernivåerna och höga vibrationsnivåerna kommer flera hus att inlösas. Vilka är ej angivna. Flera av de drabbade husen har ett högt kulturhistoriskt värde, landskapsbilden kommer att helt förändra karaktär. Barriäreffekterna kommer att öka.

Delsträcka 2. Floda, Garveriområdet

Floda station får stå kvar vid en utbyggnad och flyttning av hållplatsen mot Garveriområdet kommer att genomföras. Det kulturhistoriska värdet av att behålla stationsområdet på sin ursprungliga plats försvinner. Plattformarnas läge flyttas mot Garveriområdet. Den eventuella järnvägen kommer att beröra Natura-2000-området samt mer eller mindre tangera de två bostadshusen på Garveriområdet, eventuellt får dessa inlösas, då avståndet till järnvägen blir alltför smalt. Järnvägen går här på en hög bank vilket gör att stora utfyllnader måste göras både i Natura 2000 området och på Garveriområdet. Tveksamt om husen kan finnas kvar. Buller och vibrationsnivåerna kommer att öka. Sammantaget kan man utgå från att båda husen måste inlösas. Det kulturhistoriska värdet kommer att helt gå till spillo.

Delsträcka 3, Kusebacka, Tullängen.

För att förbättra den geometriska sträckningen måste järnvägsspåren flyttas 10 meter närmare Kusebacka prästgård. Med 4 spår i ny sträckning och en flyttning av lokalvägen med ett säkerhetsavstånd på 15 meter, ca 4 meter över spåren, samt ett par meters avstånd till gångväg och en flyttning av gårdsgården kommer avståndet till Kusebacka prästgård att bli mycket litet om det blir något alls.

Naturreservatet, Natura 2000-området samt en 25 meter hög bergsskärning i Tullaberget kommer att ge området en helt ny landskapsbild. Det kulturhistoriska värdet av prästgården försvinner. Området som innefattar Sävåns naturreservat och Tullängens idrottsanläggning är utsatt för mycket höga bullernivåer.

Delsträcka 4. Vattenfallsbyn, Oryd

Vattenfallsbyn, byggnadsminne, här måste minst 3 hus flyttas eller inlösas. Eventuellt läggs ett extra spår norr om de 2 nya och de 2 gamla spåren. Avstånd till lokalvägen skall vara 15 meter. Detta kan medföra att ytterligare hus måste flyttas eller inlösas. Natura-2000-området når fram till järnvägen vid två ställen.

Riksintresset för kulturminnesvård når fram till järnvägen längs hela delsträckan. Utefter järnvägen behöver enstaka fastigheter inlösas. Området är bullerstört och vibrationsnivåerna är höga. Intränet medför negativa konsekvenser för landskapsupplevelsen och det kulturhistoriska värdet minskar avsevärt.

Delsträcka 5. Östra Stenkullen.

Hillefors grynkvärn är byggnadsminne som Sveriges enda vattendrivna havregrynskvärn. Den är idag starkt utsatt och skadat av vibrationer från järnvägen. Gränsen för riksintresset för kulturmiljö går längs järnvägen på den södra sidan med det tillägget att den f d stationsbyggnaden även ingår i riksintresset. Övriga byggnader med kulturhistoriskt värde är Britanniafabriken samt tre bostäder mellan järnvägen och Stenkullenvägen.

Banverkets förslag är att lösa in stationshuset, samt de tre husen mellan järnvägen och Stenkullenvägen – själva stationsområdet flyttas mot Gråbovägen. Det kulturhistoriska värdet kommer helt att förintas. Stationen med dess speciella karaktär samt järnvägsbostäderna ligger i en samlad bebyggelse från det att det byggdes på 1800-talet. Detta är det kulturhistoriska värdet. Stenkullen kommer att få en ny karaktär av ett helt vanligt modernt stationssamhälle. Det unika med dessa gamla stationssamhällen är just byggnationen.

Kontinuiteten går förlorad vid en utbyggnad av järnvägen. Stadsbilden blir helt förändrad. Om ett förbigångsspår skulle byggas här medför det maximala ljudnivåer från inväxling och inbromsning från godstågen. Området är idag mycket utsatt för buller och vibrationsstörningar.

Delsträcka 6. Västra Stenkullen.

Stenkullens station får ett nytt läge vid T-korsningen med Gråbovägen. Här skall även busstation byggas. Minst fem fastigheter måste lösas in p g a buller och för att göra plats för ny station. Endast en möjlighet att passera järnvägen med motorfordon kommer att finnas kvar. Området är svårt buller- och vibrationsstört.

Vid en eventuell utbyggnad åt söder måste Smedvägen läggas om: de fem husen söder om järnvägen måste lösas in. Omläggning av lokalvägarna ger stora intrång i ett flertal fastigheter och flera industrier måste ”åtgärdas på något sätt”. Eventuellt kommer markanvändningen söder om järnvägen att förändras. Platsen är olämplig för bostäder. Stenkullen kommer att genomgå en radikal förändring och av det kulturhistoriska värdet blir inget kvar.

Delsträcka 7. Hedefors.

Denna sträcka är mycket svårt buller- och vibrationsstört både söder och norr om järnvägen. Närheten till Lerån och Sävån med en tunn torrskorpa och stora djup med upp till 30 meter kvicklera gör att området är starkt skredbenäget. Stora kulturhistoriska och trädgårdshistoriska värden kommer att gå förlorade. Hallegården och Arlagården får stora markintrång med påverkan på gårdsmiljöerna. Hus måste lösas in söder om järnvägen. Hede Hallegårdsvägen måste flyttas söder ut. Hedefors har tidigare speciellt under 1960-talet utsatts för flera stora skred. Detta gör att området inte är lämpligt för en sådan belastning som en utbyggnad av järnvägen innebär.

Delsträck 8. Lerum kyrka och gymnasiet

Lerums kyrka är idag extremt utsatt för buller och vibrationer. Marken är starkt skredbenägen med en tunn torrskorpa och upp till 30 meters kvicklera. Gravar måste flyttas vid en järnvägsutbyggnad. Detta är helt oacceptabelt och oetiskt. Det kulturhistoriska värdet kommer att helt spolieras.

Hus på Pomonaudden måste lösas in på säkerhets- och stabilitetsskäl.

Leråns kulvertering samt omgrävning av Sävåns åfåra ger negativa konsekvenser för naturmiljön, speciellt drabbas laxbeståndet. Vid byggnation av ny bro måste flera hus exproprieras: natur- och kulturmiljön kommer att helt förändras.

Dergårdsgymnasiet: här ligger flera av de befintliga skolbyggnaderna nära spårområdet, ca 20 meter. Riskanalysen då det gäller farligt gods i området, är alltför låg och inte hållbar med tanke på att ca 1800 människor dagligen vistas inom skolområdet. Hela området har höga vibrationsnivåer och är svårt bullerstört.

Delsträcka 9. Lerums centrum.

Stationshuset blir kvar vid en eventuell utbyggnad av järnvägen och själva stationsområdet kommer att flyttas längre västerut. Den kulturhistoriska kontinuiteten försvinner.

Konsekvenserna ur farligt gods synpunkt är inte utredda och den riskanalys som Banverket redovisat är inte acceptabel och inte heller hållbar.

Avståndet till bostäder och verksamheter i ett centrum som är i ständig utveckling kan innebära allvarliga konsekvenser för samhället.

Stödmurar, skyddsmurar och bullerplank kommer att ytterligare öka barriäreffekterna samt förfula stadsbilden. Skredriskerna är ej utredda.

Delsträcka 10 Aspedalen.

Aspedalen är ett område med dels flerfamiljs- och atriumhus dels verksamheter.

Verksamheterna tangerar järnvägen och är svårt drabbade av buller och vibrationer idag.

Flerfamiljshuset och atriumhuset är belägna på ett avstånd av 30 – 40 meter från nuvarande spår, däremellan går lokalvägen in mot Lerums centrum. Vid en utbyggnad till 4 spår på den norra sidan och ett säkerhetsavstånd på 15 meter till lokalvägen finns inget utrymme kvar för vare sig föreningsbyggnad eller garage. Eventuellt måste några av atriumhusen inlösas.

Parkeringsplatserna kommer att helt försvinna

Koloniområdet och campingen kommer också att få intrång på sina områden. Området har en bullernivå på 75 dB(A).

Delsträcka 11. Aspen.

Natura-2000-området vid Hulan når ända fram till järnvägen. Närmast järnvägen ligger ett område med alsumpskog. Aspen utgör riksintresse för naturvård. Geotekniskt svåra förhållanden råder i området utmed sjön Aspen, vilket kräver stora utfyllnader eller en bro ute i Aspen. Strandskyddet för Aspen är 300 meter. Utbyggnaden av järnvägen kommer att

påverka kultur- och naturlandskapet i en negativ riktning. Växlar skapar maximala ljudnivåer, dessa ljudnivåer når över Aspen mot Aspenäs nyexploaterade område, vilket kommer att medföra mycket höga bullernivåer.

2. Konsekvenser för gator, vägar, vägportar och va-anläggningar

Lokalvägen från Aspedalens station till Floda måste vid en utbyggnad av järnvägen genom Lerums tätorter, till större delen byggas om och flyttas så att säkerhetsavståndet på 15 meter mellan järnväg och lokalväg uppfylls. Detta kommer att innebära stora förändringar i samhället. Vägportar bör hålla en standardhöjd av 4, 5 meter, vid Aspedalen och Brovägen (Floda).

Bergsskärningen vid Kusebacka kommer att medföra en total förändring av landskapsbilden. Detta är inte acceptabelt. Isynnerhet om avstånd mellan järnväg och väg samt GC-väg skall hållas, vilket är förutsättning för byggande av ny järnväg.

3. Synpunkter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Västra Stambanan har sedan 1999 då banvallen förstärktes och tunnarna vidgades fått en kraftig ökning av godstrafik och fjärrtrafik, X-2000-tåg. Göteborgsregionen är attraktiv och expansiv inte minst med tanke på närheten till Skandinavians största hamn. En utbyggnad av Västra Stambanan är därför en nödvändighet. Enligt beslut i riksdagen skall inte genomgående trafikleder byggas genom tätbebyggda områden där människor och samhällen blir svårt störda.

Idag passerar ca 200 gods- och persontåg per dygn Lerums tätorter och kapaciteten är praktiskt taget fullt utnyttjad. En ökning av den tunga tågtrafiken kommer vid en utbyggnad till fyra (fem) spår att ytterligare försämra bullersituationen, vibrationerna och den elektromagnetisk strålning för de tätbefolkade delarna av kommunen.

En betydande del av godset utgörs av farligt gods. Den nyligen inträffade olyckan i Kungsbacka (28 februari) och klorutsläpp vid Sävenäs (15 juni) visar att dessa olyckor inträffar och kommer att inträffa i framtiden. För att minska effekterna av en olycka med farligt gods skall denna trafik inte ske genom Lerums tätorter.

Lerums attraktivitet som kommun minskar därför att exploateringen av vissa områden blir svåra att genomföra med de ökade buller- och vibrationsproblem som uppstår, särskilt vid växlar där maximal ljudnivå uppkommer. Säkerhetsavstånden med 15 m till närmaste väg och 30 – 40 m till nybyggnation finns inte omnämnda i utredningen. Detta är krav som Lerums kommun ställer. **Banverket har enligt järnvägsutredningen för avsikt att leva upp till säkerhets- och miljökrav som finns endast om dessa ryms inom den samhälls-ekonomiska kalkylen.** Man kommer med andra ord inte att tillgodose dessa krav.

Banverkets låga ambitionsnivå då det gäller buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning ligger långt under den nivå som kommunen måste tillämpa vid t ex en detaljplan. Detta innebär ett överskjutande av samhällskostnader på kommunen och enskilda, vilket inte är acceptabelt. Även fastighetspriser kommer att påverkas negativt. Banverket deklarerar inte vilka fastigheter/verksamheter som måste lösas in.

Enskilda fastighetsägare och industrier/verksamheter kan i dagens läge inte planera för framtiden. Den oro som detta skapar ger upphov till psykosocial ohälsa.

Godstrafiken och snabbtågen är viktiga ut nationell och regionalpolitiska synpunkter men saknar betydelse ur det lokala samhällsekonomiska perspektivet.

4. Analys av riskbedömning

Banverkets riskbedömning ligger på en låg nivå och är mycket svag. Passage av växlar medför en viss risk för urspårning, vilket man i Lerum fått erfara vid ett par tillfällen. Närheten till skolor och tätbebyggda samhällen gör att risknivån inte kan bedömas på det

underlag som utredningen ger. En klar redovisning av hur stora avstånd som krävs vid en olycka som urspårning eller krock, utsläpp av farliga kemikalier eller gaser finns inte redovisade. Närheten till Aspen, Sävån och Sävelången gör att vattendragen kan bli svårt förorenade vid eventuella utsläpp av miljöfarligt gods.

Skredrisken är inte heller redovisad. Skred har förekommit utmed större delen av sträckan. Skredförebyggande åtgärder finns inte med i utredningen, vilket är underligt då större delen av sträckan ligger på lera eller kvicklera upp till 30 meters djup.

5. Störningar av buller och vibrationer

Det är viktigt att utveckla Västra stambanan för att klara en bättre kollektivtrafik och för att kunna överföra transporter från väg till järnväg. I den meningen är projektet ett miljöprojekt som ger miljövinster för regionen.

Studerar man effekterna på närmiljön, d v s Lerums kommun, blir bilden en annan. Om utbyggnaden av järnvägen görs enligt Banverkets intentioner kommer den elektromagnetiska strålningsnivån samt buller- och vibrationsnivåerna för ett stort antal Lerumsbor även i fortsättningen att ligga på så höga nivåer att hälsa och välbefinnande påverkas negativt. Detta är oacceptabelt och inte hållbart.

Projektet måste vara hållbart i det lokala perspektivet och ge väsentligt mindre buller- och vibrationer än vad som är fallet idag. Bulleremissionerna från tågtrafiken måste stämma med riksdagens miljö kvalitetsmål nr 15 om God bebyggd miljö. Detta är ett mål som skall vara uppnått till 2020, vilket också överensstämmer med Lerums politiska mål samt med Vision 2010. Målet kan nås genom att utveckla idéskissen norr om Aspen.

2007 kommer ett nytt hårdare EU-direktiv angående buller.

Vibrationer är ett allvarligt problem som tenderar att öka. År 1999 höjde Banverket axeltrycket från 22,5 ton till 25 ton på Västra Stambanan. De åtgärder som vidtogs var att vidga tunnlarna så att större tåg kunde passera. Banförstärkande åtgärder vidtogs inte. Sedan dess har vibrationerna i marken blivit allt värre. Rapporter finns om byggnader som håller på att skaka sönder, väggar och murstockar som spricker etc.

För att komma till rätta med vibrationerna krävs ett påldäck (bro i markplanet) utmed hela sträckan. Ett påldäck kostar omkring 150 milj kronor per km. Av Banverkets kalkyler framgår att man inte avser bygga påldäck mer än på en ytterst begränsad del av sträckan. Resterande delar lämnas utan åtgärder med ökande problem med vibrationer som följd.

Sammanfattning

UA1/UA2 är inte något alternativ i laglig mening utan är enbart en variation på en och samma sträcka. Vid nybyggnad av järnväg skall alternativa dragningar visas. Enligt järnvägslagen är Banverkets planerade utbyggnad en nybyggnad av järnväg och skall alltså ha kvalitetsmål på nivå 1, inte på nivå 4 som järnvägsutredningen visar på.

Utbyggnaden av fyra (fem) spår påverkar trafiksystem, gång och cykeltrafik, stads- och landskapsbild etc. Det utökade spårområdet blir en barriär som definitivt delar samhällena.

Konsekvenserna av buller, vibrationer och elektromagnetisk strålning är alltför allvarliga för att vara acceptabla.

Riskbedömningen har en alltför låg ambitionsnivå för att på ett fullgott sätt kunna ge ett trovärdigt intryck detta gäller för farligt gods samt för skredriskerna.

Då det gäller bullerskydd, broar, bergsskärningar, flyttning av stationer och vägar medför detta oacceptabelt stora ingrepp i landskaps- och stadsbilden samt de kulturhistoriska miljöerna.

Västra stambanan måste utvecklas, men inget av utredningsalternativen är acceptabelt ur hälsosynpunkt och därigenom inte hållbar.

Norr om Aspen

Kraven på en god boendemiljö växer efterhand. Ny genomgående infrastruktur byggs numera aldrig rakt genom tätorter. Vem skulle idag komma på tanken att dra E20 rakt genom Lerum? Grödingebanan förbi Södertälje är ett exempel där kommunen motsatte sig SJ/Banverkets planer att dubblera spåren genom Södertälje. Sträckan Kalhäll – Kungsängen är ett annat.

Banverket har i idéstudien (2004) om en utbyggnad av järnvägen norr om Aspen visat att det finns ett stråk med minimal påverkan på människor och miljö och som dessutom är långsiktigt utvecklingsbart och ger minimal negativ miljöpåverkan.

Denna sträcka är sammanlagt 20,1 km lång varav 13,1 km i tunnlar. Från anslutningspunkterna på Västra Stambanan är denna sträcka en kilometer kortare än utmed Västra Stambanan. Det innebär bl.a att snabbtågen Stockholm – Göteborg kan köra 3 – 4 min snabbare och att godstågen får lägre driftskostnader. Pendeltrafiken kan utvecklas till ett bättre om utbyggnaden av järnvägen sker norr om Aspen, därför att pendeltågen får en "egen" bana ända hela sträckan Floda - Kåhög. Dragningen innebär dessutom att Stenkullens industriområde kan få järnvägsanslutning vilket kan vara av stort intresse i en framtida omstrukturering av terminalfunktionerna i Göteborgsregionen.

Sträckan norr om Aspen kan ges en dragning där ett minimalt antal människor blir påverkade. Vid passagen av känsliga partier byggs banan i ett dike för att ytterligare minska påverkan på omgivningen.

Sträckan är mer än dubbelt så lång som sträckan Aspen – Floda. Det innebär bl.a en större grad av måluppfyllelse för utbyggnaden av sträckan Göteborg – Alingsås och för snabbtågstrafiken Stockholm - Göteborg.

Ekonomi

Kalkylerna som Banverket presenterat både för utbyggnaden genom Lerum och norr om Aspen är grova och schablonberäknade. Banverket har inte redovisat en kalkyl för utbyggnaden av järnvägen med strängare krav (nivå 1) på buller, vibration, elektromagnetisk strålning.

På samma sätt förefaller kalkylen för sträckan norr om Aspen vara tilltagen i överkant. Tunnelkostnaden vid Åsa kostade till exempel 80 miljoner kronor per km medan man norr om Aspen räknar med 108 miljoner kronor per km enbart i anläggningskostnad. Grödingebanan (33 %) tunnlar samt en två km lång högbro kostade 100 miljoner kronor per km (1994).

Rail Forum Sweden föreslog år 1994 en utbyggnadsmodell som både påskyndar utbyggnaden och avsevärt reducerar priset. Stråket norr om Aspen är ett typexempel på dragning där utbyggnadsmodellen enligt Rail Forum Sweden kan tillämpas. Resultatet är kortare byggtid och upp till 30 % lägre byggkostnader. Störst effekt skulle nås om järnvägen kunde fortsätta norr om Partille och ansluta till Västra Stambanan vid Sävenäs.

Slutsats

Ett viktigt motiv för utbyggnaden är skapa förutsättningar för att utveckla godstrafiken bland annat till/från Göteborg och Göteborgs hamn med påföljande kraftigt ökande godstrafik.

Föreningen bedömer att utbyggnaden av järnvägen genom Lerums tätorter enligt Banverkets förslag inte är vare sig långsiktigt hållbart eller utvecklingsbart ur trafikeringsynpunkt. Den negativa påverkan på människors livsmiljö blir alltför stor och kan inte byggas bort.

Sträckan norr om Aspen är långsiktigt hållbar. Här kan tågtrafiken utvecklas i praktiken utan restriktioner. Den längre sträckan innebär ett jämnare och bättre trafikflöde. Måluppfyllelsen för sträckan Göteborg – Alingsås blir större.

FÖRSLAG TILL ÄNDRING I BILAGA 1

Sid 9 (11)

Sista radenmot att klara kvalitetsmål 1.

VIBRATIONER

Sid 10 (11)

Även Höjden har höga vibrationsnivåer.

Bedömning sid 10 (11)

Utbyggnadsalternativen 1 och 2

Ur vibrationssynpunkt är skillnaden mellan utbyggnadsalternativen 1 (UA1) och 2 (UA2) liten. Banverket uppger att med anpassade och rätt utförda åtgärder skall värdet 0,4 mm/s (rms) kunna uppnås. Uppgiften bedöms som orimlig redan för den trafikering som sker idag. Påldäck, KC-skärmar och KC-pelare har visat sig inte ge de effekter som Banverket påstår. Det finns inte heller någon beräkning av hur en förändrad trafikering – förändrad geometri, ökad last eller ökad hastighet – kommer att påverka vibrationerna och därigenom öka skredbenägenheten.

Nollalternativet

I Nollalternativet anger Banverket att vibrationsnivån kommer att vara oförändrad, förutsatt att axellaster eller hastigheter på tågen höjs.

Nollalternativet leder vid ökad trafikering av banan till buller- och vibrationsnivåer som hotar hälsa och välbefinnande.

Sammanfattning

Från vibrationssynpunkt kan inget av utbyggnadsalternativen tillstyrkas. Stabilisering med påldäck, KC-skärmar och KC-pelare har visat sig inte kunna eliminera vibrationerna till avsedda 0,4 mm/s. Vissa hus har vibrationsnivåer på över 3,0 mm/s, att sänka dessa vibrationsnivåer till 0,4 mm/s är samhällsekonomiskt inte möjligt. Banverket har inte kunnat visa något exempel där man lyckats sänka vibrationsnivåerna till acceptabla värden och till rimliga kostnader.

Stressrelaterade sjukdomar har enligt Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum (VMC) konstaterat att en kombination av höga buller- och vibrationsnivåer ökar stressrelaterade sjukdomar.

Banverkets utredning visar att inget av alternativen når upp till de kvalitetsmål vare sig ur hälsosynpunkt eller risksynpunkt som krävs för en nybyggnad av järnväg genom Lerums kommun.