

Angående frågor om buller- och vibrationsstörningar gällande Lommabanan/Söderåsbanan

Inledning

Med anledning av kommande trafikökningar och planerade utbyggnader av Lommabanan och Söderåsbanan har de sex kommunerna Bjuv, Burlöv, Kävlinge, Lomma, Svalöv och Åstorp inlett ett samarbete bland annat vad gäller frågor kring buller- och vibrationsstörningar. Vi vill med denna skrivelse framföra viktiga synpunkter i dessa frågor.

Bakgrund

Trafikverket har utrett möjligheterna till utbyggnad av Lommabanan och Söderåsbanan. Syftet är att kunna införa persontågstrafik på Lommabanan med ökning av kapacitet för godstrafiken på både Lommabanan och Söderåsbanan.

Den prognostiserade trafiken omfattar på Lommabanan 38 pågatåg och 25 godståg och på Söderåsbanan 38 pågatåg samt 16 godståg per dygn. Persontågen börjar trafikera sträckan i december år 2020 enligt nuvarande planering. Godstågstrafiken startar i och med öppningen av tunnarna genom Hallandsåsen i december år 2015. Idag passerar 15 godståg Lomma och 5 godståg Söderåsbanan per dygn.

I en första etapp handlar det om att bygga nya stationer i Furulund och Lomma för att ge möjlighet till persontåg i timmestrafik. Eftersom Lommabanan är ett enkelspår behövs ett nytt mötesspår söder om Furulund (Stävie) för att de nya persontågen ska få plats. Samordnat med utbyggnaden av Lommabanan görs även motsvarande åtgärder på Söderåsbanan (Teckomatorp-Åstorp) för att tågen ska kunna fortsätta till Åstorp, via nya stationer i Svalöv, Kågeröd och Billesholm. Burlöv berörs av utbyggnaden men inte i första etappen av samarbets-/samfinansieringsavtalen.

Trafikverkets ställningstagande gällande buller

Trafikverket planerar att utföra bullerskyddsåtgärder på den plats där nytt mötesspår byggs enligt planeringsfallet ”väsentlig ombyggnad”. På övriga delar av banan planeras bullerskyddsåtgärder enligt planeringsfallet ”befintlig miljö”. Exakta åtgärder och detaljerad utformning kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

Trafikverket kommer att skydda boende längs Lommabanan enligt det åtgärdsprogram som genomförs vid befintliga järnvägar. Åtgärdsprogrammet gäller järnvägar som inte byggts eller byggts om väsentligt efter 1997.

För sträckan Arlov-Lomma-Kävlinge är en inventering genomförd. Rapporten och en lista med beräknade ljudnivåer för fastigheter längs Lommabanan finns på Trafikverkets hemsida. Inför upprustningen av Söderåsbanan håller en järnvägsplan på att tas fram för etapp 3. De fastigheter som har en maximal ljudnivå på 85 dBA eller mer kommer att utredas vidare för att sänka bullernivån inomhus. Den vanligaste åtgärden är byte av fönster och ventiler. De fastigheter som har en ekvivalent ljudnivå (Leq) vid fasad på 65 dBA eller mer kommer att utredas vidare för bullerskydd av uteplats. Detta görs oftast genom att en lokal skärm byggs inne på tomten, för att skydda en avgränsad uteplats.

Om en fastighet blir aktuell för åtgärd beror bl.a. på om den redan har tillräckligt bra fasaddämpning, eller om det redan finns en uteplats med lägre bullernivå. Bostäder som har byggts efter 1995 omfattas inte av åtgärdsprogrammet.

Bedömningen i dagsläget är att bulleråtgärderna vid Lommabanan till största delen kommer att vara fastighetsnära åtgärder, dvs. bullerdämpande fönster och ventiler, samt lokala bullerskärmar inne på tomten för att skapa en skyddad uteplats där detta saknas.

Trafikverkets ställningstagande gällande vibrationer

På Trafikverkets hemsida skriver ni att varje enskild fastighetsägare som anser sig störd får lämna in en förfrågan om vibrationsutredning till Trafikverket. Om komfortnivån överstiger 1,0 mm/s vägd RMS nattetid överväger Trafikverket åtgärd, men det är mycket svårt och kostsamt att åtgärda vibrationer i befintlig miljö. Vid mycket höga vibrationsnivåer, högre än 2,5 mm/s vägd RMS nattetid, så åtgärdar ni detta. Den vanligaste åtgärden vid mycket höga vibrationsnivåer är att Trafikverket erbjuder sig att köpa fastigheten.

Berörda kommuner har inte kännedom om några fastigheter där utredning om åtgärder pågår med anledning av vibrationer.

Trafikverkets långsiktiga målbild

Det finns ett tillräckligt starkt resandeunderlag för att köra persontrafik i halvtimmestrafik under rusningstrafik på sträckan Malmö-Kävlinge. För att möjliggöra detta krävs ytterligare långa mötesstationer, förslagsvis i Alnarp samt en förlängning av mötesspåret i Flädie. Ytterligare resandestationer på Lommabanan kan bli aktuella när ytterligare mötesstationer finns och när övriga förutsättningar råder skriver ni på er hemsida.

Vi anser att utbyggnaden av etapp 1 inte får försvåra utbyggnaden av etapp 2 (stationer i Alnarp, Flädie och Arlöv med halvtimmestrafik) ni borde se hela projektet både etapp 1 och 2 i en helhet och därmed hela sträckan som nybyggnation.

Berörda kommuners synpunkter

Enligt ert beslut ärendenummer 2014/81078 om Lommabanan planerar ni att utföra bullerskyddsåtgärder på de platser där nytt mötesspår byggs enligt planeringsfallet "väsentlig ombyggnad". På övriga delar av banan planeras bullerskyddsåtgärder enligt planeringsfallet "befintlig miljö".

De planerade åtgärderna för upprustning av både Lommabanan och Söderåsbanan är omfattande och genomförs till största del för att höja kapaciteten vilket fastslås i flera av Trafikverkets dokument och utredningar kring Lommabanan och Söderåsbanan samt i de avtal (medfinansieringsavtal, avsiktsförklaring, överenskommelse om planering) som tecknats mellan Trafikverket och berörda kommuner. Förutom nya mötesspår omfattar åtgärderna bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya plattformar, ban-, el-, signal- och teleåtgärder.

Det sammantagna syftet med de planerade åtgärderna är att möjliggöra införandet av persontrafik på sträckan och att väsentligt öka mängden godståg, en total ökning av tåg på flera hundra procent. Man gör även åtgärder för att kunna öka tåghastigheten betydligt. Även om åtgärder endast vidtas på vissa platser innebär det en kapacitetshöjning på hela bansträckan. De planerade åtgärderna kan inte betraktas som normalt underhåll och vår bestämda uppfattning är att det ska ses i ett sammanhang och inte enbart i förhållande till vad

som ska ske i anslutning till varje fastighet, jfr dom i Miljööverdomstolen angående Ystadbanan, MÖD M 7066-02.

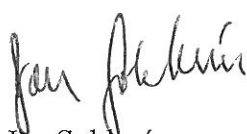
Vi anser att den planerade ombyggnaden och upprustningen av Lommabanan respektive Söderåsbanan med påföljande trafikökning är så omfattande att bullerskyddsåtgärder ska vidtas med utgångspunkt ifrån planeringsfallet "väsentlig ombyggnad" längs hela sträckan och inte bara där nytt mötesspår byggs.

Vi anser också att godståg som passerar genom kommunerna ska hålla lägre hastighet exempelvis genom Lomma och Svalövs tätorter, vilket skulle minska bullernivåerna.

Sammanfattningsvis så ökar antalet godståg på Lommabanan med 66 % (från 15 till 25), men räknas persontågen in ökar tågtrafiken totalt med hela 320 % (från 15 till 63). På Söderåsbanan ökar godstågen från 5 till 16 vilket motsvarar 220 % och persontågen från 0 till 38 st inom en relativt snar framtid. Vi kräver därför följande;

- att Trafikverket redovisar en tidsplan för arbetet med projektering och när man kan påbörja utredningar och åtgärder hos fastighetsägare.
- att respektive kommun får en redovisning av de åtgärder som erbjuds varje fastighetsägare samt om fastighetsägaren tackat ja eller nej och av vilken anledning.
- att bullerskyddsåtgärder vidtas med utgångspunkt ifrån planeringsfallet "väsentlig ombyggnad" längs hela sträckan och inte bara där nytt mötesspår byggs.

Vi kommuner anser detta vara en prioriterad fråga med anledning av den ökade godstågstrafiken som startar redan i december 2015. Bullerskyddsåtgärder borde redan då vara påbörjade och helst redan avslutade.



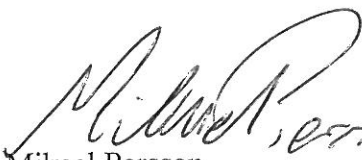
Jan Sohlmér
Kommundirektör, Lomma



Claes Jarlvi
Kommunchef, Åstorp



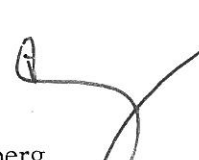
Julia Branting
Samhällsbyggnadschef, Burlöv



Mikael Persson
Kommundirektör, Kävlinge



Christer Pålsson
Kommunchef, Bjuv



Mats Dahlberg
Samhällsbyggnadschef, Svalöv