

Föreslagna åtgärder

Enligt Vägverkets publikation 2001:88, Bullerskyddsåtgärder-allmänna råd för Vägverket, ska åtgärder vidtas om det är ”tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Åtgärderna bör ge en påtaglig bullerreduktion utan att betydande negativa sidoeffekter uppkommer.” Att en åtgärd ska vara ekonomiskt rimlig innebär att nyttan ska vara större än kostnaden.

I det nu aktuella projektet föreslås att befintlig bullerskärm ersätts med **ny och högre bullerskärm** mot det kvarter i Brämaregården som vetter mot Lindholmsmotet på en sträcka av cirka 100 meter. Bullerskärmen kan utformas på motsvarande sätt som den befintliga träskärmen eller som en kombinerad skärm av betong och glas, vilket bidrar till att förbättra situationen för bostadshusens två nedersta våningar samt utemiljön på Neptunusgatan. Förberedelser för andra bullerreducerande åtgärder i form av glasskärmar på väg- och broräcken kommer att genomföras i Lindholmsmotet.

Istället för normal **vägbeläggning** föreslås en bullerreducerande beläggning. En sådan förändring kan erfarenhetsmässigt reducera bulleralstringen från vägen med någon eller några decibel. Denna minskning är inte subtraherad från tidigare redovisade siffror.

Diskussion

Bullersituationen för bostadsbebyggelsen i Brämaregården utmed Lundbyleden är helt beroende av Lundbyledens och Hamnbanans lägen och trafiken på dessa. Dessa förhållanden förändras inte genom ombyggnaden av Lindholmsmotet.

Kvarteret Guldtunnan, som inkluderar fastigheten Brämaregården 7:12, berörs av den föreslagna ombyggnaden av Lindholmsmotet. De bullerreducerande åtgärder som skulle kunna genomföras i projektet, och som bedöms vara rimliga med hänsyn till projektets omfattning och art, förändrar inte situationen nämnvärt för bostäderna i detta kvarter. För att nå ytterligare effekt för dessa bostäder, och framförallt för de övriga längre österut, fordras att mer omfattande åtgärder vidtas utmed hela sträckan Hjalmar Brantingsplatsen-Lindholmsmotet. Detta ligger dock helt utanför detta projekt.

Emellertid är bullerstörningarna utmed Lundbyleden av sådan omfattning att det finns skäl att, även i detta projekt, särskilt uppmärksamma dem. Detta har också påtalats av Miljöförvaltningen och Länsstyrelsen vid samråden. Därför har frågan lyfts till Vägverket Region Väst, Samhälle. Bland annat har möjligheter såsom att använda bullerreducerande beläggning på sträckan och ersättning av nuvarande bullerskärm med skärm med större effekt diskuterats.

Tänkbara åtgärder

Nedan anges tänkbara åtgärder som har diskuterats under planeringsarbetet i detta projekt. Åtgärderna bedöms vara svåra att genomföra inom ramen för den nu aktuella ombyggnaden.

Bullerdämpande åtgärder

En bullerdämpande åtgärd kan vara att bygga igen kvarteret Guldtunnan, där fastighet Brämaregården 7:12 ingår, med ett cirka **fem meter högt plank** så att det blir en inbyggd gård. Planket skulle placeras på privat fastighetsmark och placeringen skulle kunna konkurrera med fastighetsägarens planer för marken, till exempel att bygga igen gården med ett bostadshus. Dessutom kan ett så högt plank påverka stadsbilden påtagligt. Om öppningen byggs igen förbättras ljudnivån inne på gården och även i husen mot Myntgatan.

Alternativt kan man sätta en **bullerskyddsskärm mellan leden och avfarten**. Vad gäller placering av skärm bör den placeras nära vägen eller nära mottagaren. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är dock en bullerskärm mellan trafikled och avfart inte att rekommendera. Enligt Vägverkets råd för placering av bullerskärmar gäller att oeftergivliga föremål som bullerskärmar ska placeras utanför vägens säkerhetszon¹.

Ytterligare åtgärder är **tilläggsrutor, att förstärka fasaddämpningen eller bygga en högre bullerskärm** istället för den som finns där idag. Enligt Ingemanssons rapport om bullersituationen från 2002 anges att även om tilläggsrutor eller liknande sätts in i fastighet Brämaregården 7:12, dämpas sannolikt inte innenvån nämnvärt, eftersom det är väggkonstruktionen och inte fönstren som är dimensionerande för dämpningen i det här fallet. För att få en bättre dämpning än 34-35 dB(A) krävs en förbättring av fasaden alternativt en ny och högre bullerskärm än den som finns idag. En ny, högre skärm ger främst effekt på de övre våningsplanen, eftersom första våningen redan skyddas av en skärm idag.

Vägåtgärder

En stor del av bullerstörningen kommer från den tunga trafiken och att **reducera andelen tung trafik** skulle förbättra situationen. Möjligheten att reducera andelen tung trafik beror på hur omgivningen utvecklas. Om Hamnbanan byggs ut till dubbelspårig järnväg kommer transportkapaciteten på banan att öka, vilket skulle kunna innebära färre lastbilstransporter. Vidare påverkar kommunens och Vägverkets utveckling av transportleder och till vilka leder man väljer att styra trafikflödena.

Sänkt hastighet kan förbättra situationen, men ombyggnaden syftar till att göra Lundbyleden mer trafiksäker och framkomlig. Att sänka hastigheten när trafiksäkerheten förbättras är inte rimligt.

Planåtgärder

Två möjliga planåtgärder har identifierats. **Detaljplanering** som ändrar användningsområdet för kvarteret Guldtunnan, där fastighet Brämaregården 7:12 ingår, är en möjlighet. Ändrad markanvändning från exempelvis boende till verksamheter ger bättre anpassning till gällande riktvärden för buller från vägtrafik. Alternativt kan ett **nytt hus** vid kvarteret Guldtunnan byggas, så att öppningen mot gården försvinner. Om kvarteret stängs mot vägen genom att ett nytt hus byggs där det idag är öppen mark, förbättras situationen för gården och husen på andra sidan av gården. Dessa åtgärder kan inte hanteras i detta projekt.

4.3.2 Vibrationer

I samband med genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen och järnvägsplanen år 2004 gjordes en fördjupad vibrationsutredning. I rapporten redogörs för komfortmätningar i fyra fastigheter, bland annat Brämaregården 7:12. Enligt rapporten gav den tunga trafiken på väg inte upphov till annat än nivåer som klassas som liten störning inomhus, det vill säga att inga mätvärden över 0,4 mm/s registrerades inomhus. Det var endast vid tågpassager som måttlig störning registrerades.

Vad gäller mätningar i husgrunder gjordes det i två fastigheter längre bort från vägen än Brämaregården 7:12. Endast relativt små vibrationer från tåg och tung vägtrafik tillsammans registrerades. Maxvärdena (0,45 mm/s respektive 0,25 mm/s) betraktas enligt rapporten som normala vid fastigheter nära spårburen trafik. Eftersom det enligt rapporten är tågtrafiken som ger upphov till kännbara vibrationsnivåer, kommer frågan om vibrationer inte att hanteras ytterligare i rapporten.

¹Råd och rekommendationer vid uppförande av bullerdämpande vallar och skärmar, Vägverket, 2006:94.