

trafikverket@trafikverket.se

TRV 2018/38075: Timrå kommun Synpunkter på åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023

Rapporten ger en bra beskrivning av omfattningen av bullerutsatta människor som bor längs vägar och järnvägar. Det är positivt att en ram på 2800 milj. kr föreslås för buller- och vibrationsåtgärder i den nationella transportplanen för perioden 2018-2029. Det är också positivt att Trafikverket föreslår att utöka omfattningen av programmet till att innefatta all statlig väg och järnväg, och även vibrationsstörningar i bostäder.

Beträffande de inventeringar (se sid. 15) som ska genomföras i kvarvarande län (däribland Västernorrlands län) anser kommunen att Trafikverket i god tid innan inventeringarna påbörjas ska kontakta berörda kommuner. Då har kommunen möjlighet att förmedla den kunskap vi har om upplevda bullerstörningar.

Kommunen anser att den åtgärdsstrategi (sid. 23) som föreslås vid olika grad av överskridanden av riktvärden är riktig. Den bör tillämpas under de kommande fyra åren.

Inriktningen av skyddsåtgärder enligt kapitel 6.1 är rimlig. Dock vill vi påtala behovet av att kontrollera att tidigare utförda åtgärder ger tillräcklig dämpning. E4 passerar genom Timrå tätort med många bostäder i närheten av vägen. Vägens högläge och närhet till bostäder gör den till kommunens största bullerkälla. Boende längs sträckan upplever att dämpningen hos bullervallarna längs sträckan har försämrats. Det bör undersökas om det blivit sättningar i bullervallar som innebär minskad dämpning. Kompletteringar i form av skärmar eller tillförsel av mer material är då viktiga att genomföra.

Det är också positivt om Trafikverket kan förbättra kommunikationen med kommuner och fastighetsägare vad gäller tidpunkten för när åtgärder ska genomföras.

Principen att försöka minska bullret vid källan är riktig. Beträffande åtgärdsinriktningen i kapitel 6.2 vad gäller förslaget att minska bullret genom lågbullrande vägbeläggningar är det viktigt att hållbarhet och livslängd av sådana vägbeläggningar noga utreds. I Norrland där dubbdäcksandelen är hög, samtidigt som antalet nollgenomgångar tenderar att öka på grund av klimatförändringarna är risken stor att det blir frostsprängningar och spår-bildning om dessa beläggningar är mer öppna än mer traditionella täta slitlager. Det medför kortare livslängd och tätare underhållsintervall. Bullret riskerar då istället att öka om frostsprängning och dubbdäcksslitage orsakat spår och ojämnheter i på vägbanan.

Med vänlig hälsning



Håkan Eriksson
Planarkitekt