

Frustration över framtida buller

ALE. En ny fyrfältsväg och dubbelspår med pendeltåg ska göra Ale till en kraftfull tillväxtkommun.

Attraktiva lägenheter i stationsnära lägen är en vision som delas av både exploatörer och Ale kommuns företrädare.

Idag hänger visionen på konsulternas förmåga att hitta bullerdämpande åtgärder för järnvägstrafiken.

Sektor samhällsbyggnad i Ale kommun och aktiva exploatörer präglas nu främst av en påtaglig frustration. Aktuella detaljplaner i Älvängen har stoppats av Länsstyrelsen med hänvisning till beräknade bullernivåer om 20 år. Dagens ljudnivå är acceptabel, men när Trafikverket följer den politiska viljan om en ökad spårbunden trafik kommer bullernivån att stiga i samma takt. Länsstyrelsen bedömer att det krävs bullerdämpande åtgärder redan idag om det ska byggas nya lägenheter.

– Så fungerar all bostadsplanering. Vi måste titta 20 år fram i tiden och när Länsstyrelsen ska godkänna detaljplaner för byggnation av stationsnära lägenheter tillfrågar de självklart Trafikverket om den framtida



ARKIVBILD: ALLAN KARLSSON

Frustration. För lite mer än två år sedan invigdes Alependeln. De kraftigt förbättrade kommunikationerna mellan Ale och såväl Göteborg som Trollhättan har höjt attraktionskraften. Tanken var att kunna erbjuda stationsnära lägenheter, men Länsstyrelsen har stoppat tre aktuella detaljplaner med hänvisning till att bullernivån från järnvägen kommer bli för hög - om 20 år.

trafikmängden, då framkommer att bullernivån kommer att stiga eftersom målet är att öka både gods- och persontrafiken fram över, säger sektorchef, **Carita Sandros**.

Juridiskt låter det dock

märkligt att kommunen godkänner en järnvägsplan, där Trafikverket uppger en trafikmängd och en beräknad bullernivå för att sedan meddela att den kommer att bli betydligt större. Det på-

verkar då i sin tur hela den kommunala bostadsplaneringen.

– Ja, det är lite frustrerande, men en enskild kommun kan inte stoppa samhällsutvecklingen som nu tydligt anger att järnvägen ska prioriteras i framtiden. Den stora frustrationen är ändå att vi måste hitta ett sätt att lösa de framtida bullernivåerna redan idag, innan problemet ens har uppstått för att få till stånd en byggnation, säger Carita Sandros.

Konsultuppdrag

Sektor samhällsbyggnad lämnar nu ut ett konsultuppdrag med uppgiften att hitta alternativa bullerdämpande åtgärder. Till nästa möte med Trafikverket ska kommunen presentera konkreta förslag på vad som kan göras.

– Det handlar främst om att se de tekniska möjligheterna. Ekonomi och genomförande får vi diskutera i nästa skede. Nu är frågan hur vi kan dämpa det framtida bullret från järnvägen så effektivt

som möjligt, berättar Carita.

Men bullret från järnvägen måste väl vara Trafikverkets ansvar?

– När bullernivåerna uppstår, det vill säga om 20 år, är det Trafikverkets ansvar att vidta åtgärder för den befintliga bebyggelsen. Det som är svårt i vår situation är att vi vill bygga nu och för att få igenom detaljplanerna vill Länsstyrelsen se vilka bulleråtgärder som planeras. När dessa måste vara på plats tåker vi diskutera med myndigheten. Det är komplext, men först måste vi ta reda på vad som är möjligt att genomföra och självklart få en indikation på kostnaden.

Vem som ska ta notan vill Carita Sandros inte spekulera i, men det finns bara tre parter. Trafikverket, kommunen och exploatörerna. Hamnar den i knät på byggherrarna lär intresset för att förverkliga samhällena med de stationsnära lägenheterna stanna vid en vision.

**PER-ANDERS
KLÖVERSJÖ**