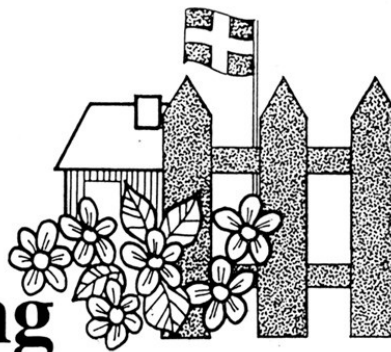


Hagaby

Villaägareförening



Örebro 2018-01-19

Örebro Kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

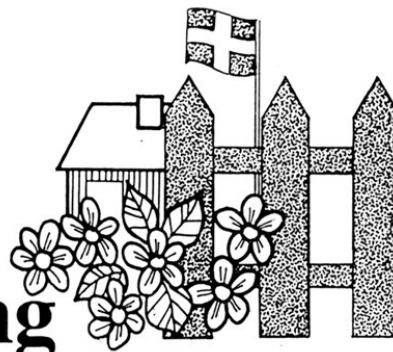
Synpunkter på förslaget till ny översiktsplan för Örebro Kommun, ärende Sam 821/2017

Hagaby Villaägareförenings rötter sträcker sig tillbaka till år 1922 och vi representerar ca 130 st hushåll i bostadsområdet Hagaby, Örebro. Vi har tagit del av förslaget till ny översiktsplan. Den innehåller bl.a. planer på anläggande av en ny godsjärnvägsförbindelse genom Örebro tätort i samband med planerna att anlägga en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Vi har redan tidigare, i oktober 2015, förmedlat våra synpunkter i en skrivelse till Örebro Kommun angående det olämpliga att ens föreslå dragning av en ny järnväg för godstrafik i området och därigenom förvärpa den redan besvärande situationen. Vi lämnade också våra synpunkter i april 2017 då förslaget till ny översiktsplan var ute på samråd. Vi vill nu återigen lämna våra synpunkter på vad konsekvenserna av planerna skulle bli.

Vi vill återigen tydliggöra att vi inte har några invändningar mot en framtida snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och heller inte Örebro Kommuns önskan att få bort godstågstrafiken genom Örebros stadskärna. Dock anser vi att ni försöker lösa den nuvarande dåliga situationen med ett annat riktigt dåligt alternativ som medför mycket negativa konsekvenser.

Hagaby Villaägareförenings grundinställning är att godstågstrafik ska förläggas långt utanför staden. Den absoluta majoriteten av allt gods ska inte ens till Örebro utan bara passera orten. Därför anser vi att det är en förvånansvärt dålig idé att överhuvudtaget föreslå att anlägga en helt ny järnväg avsedd för godstågstrafik, inte bara nära bostäder i Örebros centrala delar utan dessutom genom grönområden, lekplats, fotbollsplan och parkmark. Dessutom rakt genom stadens vattentäcker! Här har det sunda förnuftet uppenbarligen helt tappats bort i en iver och någon slags desperation att snabbt kunna uppnå en framtida snabbtågsförbindelse. Vi vädjar till Örebro Kommun att återkalla och helt ta bort det förslag till nytt järnvägsreservat längs motorvägen som ingår i förslaget till ny översiktsplan. Vi förstår att Örebro Kommun har en svår situation när det gäller sin iver att åstadkomma en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och vill göra något snabbt. Men inte att ni ska gå så fort fram med att fatta beslut på bristfälliga och missvisande grunder. Skapa istället en lösning med sunt förnuft, miljötänk och ljusa framtidsvisioner till fördel för hela Örebros nuvarande och framtida invånare! Ta chansen att skapa positiva effekter för hela staden och dess omgivning för all framtid. Inte omvänt orsaka negativa effekter för all framtid, vilket nu är på väg att hända.

Hagaby Villaägareförening



Detta är några av Hagaby Villaägareförenings synpunkter:

Vi har bland annat följande synpunkter gällande förslaget till ny godsjärnvägsförbindelse:

- **Nyttja befintligt järnvägsreservat**



Använd istället den sträckning som sedan många år tillbaka finns som järnvägsreservat i den nu gällande översiktsplanen. Detta reservat har upprättats just för att kunna bygga ny järnväg för godstrafiken i en båge utanför Örebro. Att bygga en ny järnväg för godstrafik utanför Örebro påverkar inte snabbtågsplanerna negativt. Tvärtom skulle många fler områden som idag är negativt drabbade av godståg, eller som kommer att bli drabbade av Örebro Kommuns nya förslag, att få uppenbara fördelar, så som exempelvis Ölmbratorp, Hovsta, Lillån, Bettorp, Hagaby, Ringstorp, Hjärsta, Holmen, Älvtomta, Rosta, Örsro, Västhaga, Nasta, Adolfsberg, Ladugårdsskogen, Marieberg, Mosås m.fl. Det skulle även kunna lösa godstågsproblematiken för Kumla och Hallsberg. Det måste vara bättre med en genomtänkt lösning som gynnar fler och samtidigt innebär större samhällsnytta!

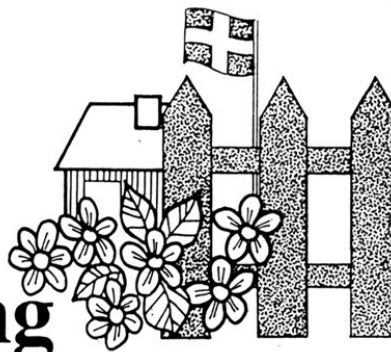
Det innebär även att godstrafiken ännu mer kan separeras från snabbtågstrafiken och därför varken störa eller påverka denna negativt. Att använda det järnvägsreservat som finns enligt redan antagen översiktsplan skulle innebära positiva effekter för hela staden för all framtid. Örebro växer så det knakar i alla väderstreck, inte minst på norr. Många områden som skulle drabbas negativt av den föreslagna godsjärnvägen tillhör Örebro innerstad. Det kan inte vara OK att enbart ta bort godstrafik från den allra innersta stadskärnan och låta övriga medborgare i Örebro fortsätta bli drabbade eller till och med låta nya medborgare drabbas ännu värre än idag! Tänk om! Tänk rätt! Bygg en järnväg för godstrafik långt utanför Örebro! Nu har Örebro Kommun chansen!

- **Miljöpåverkan och säkerhetsrisker med farligt gods**

Det är inte sunt förnuft att leda bullrande godsvagnar genom Örebro, dessutom ofta lastade med en stor mängd farligt gods! Förslaget innebär att anlägga ny järnväg för godstrafik mellan bostäderna i Hagaby och motorvägen! Att det inte blir många meter kvar mellan bostäder och den föreslagna järnvägen som ska trafikeras med farligt gods är ju helt uppenbart. Vad detta innebär i form av säkerhetsrisker anser vi i sig är ett tillräckligt stort skäl att förkasta förslaget. Vi är helt eniga om att säkerheten kring Örebro Central bör höjas, men inte på bekostnad av säkerheten i andra områden! Ta istället chansen att lägga tågtrafik med farligt gods långt utanför tätbebodda områden innan någon allvarlig olycka inträffar! En beräkning från 2015 visade att Örebro passerades under året av 21.000 godståg samt 6.700 godståg innehållande farligt gods! Mängden farligt gods på sträckan genom Örebro uppgår till 580.000 ton per år! Då pratar vi om Sprängämnen, Gaser, Brandfarliga vätskor, Brandfarliga fasta ämnen, Självantändande ämnen, Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser, Oxiderande ämnen, Organiska peroxider, Giftiga ämnen, Smittsamma ämnen, Radioaktiva ämnen, Frätande ämnen och Övriga farliga ämnen. 580.000 ton farligt gods per år genom Örebro!? Det man med säkerhet vet inför framtiden är att antal godståg samt deras längd kommer att öka och med det även mängden farligt gods. Hela Örebro kommer fortfarande att utsättas för farliga ämnen längs den nu föreslagna sträckningen, då säkerhetsavståndet vid en olycka med farligt gods kan uppgå till 1km, och då heller inte inräknat vindpåverkan. Som Örebro Kommun nu föreslår att godsjärnvägen ska dras innebär det bara några hundra meters skillnad jämfört med nuvarande sträckning. Eftersom Örebro växer i alla väderstreck kommer godstrafik på järnväg fortfarande att gå rakt genom staden! Titta på en översiktskarta så blir det mer än tydligt!

Hagaby

Villaägareförening



- **Negativa hälsoeffekter**

Buller är en betydelsefull miljöfaktor som tyvärr hittills inte uppmärksammats i tillräcklig utsträckning. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) utgör buller den näst viktigaste orsaken till miljörelaterad ohälsa i Europa efter luftföroreningar. Trafikbuller är den vanligaste källan. Enligt WHO:s uträkningar förloras långt över en miljon (!) friska levnadsår i EU varje år på grund av trafikbuller, varav de flesta förloras genom sömnstörningar, men där stress, försämrad inlärning och prestation, ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar etc är andra negativa effekter. Inom WHO pågår för närvarande en revidering av gällande riktvärden för samhällsbuller som kommer att resultera i skärpningar. I samband med revideringen har ett mycket omfattande arbete genomförts för att sammanställa all vetenskaplig litteratur om hälsorisker knutna till bullerexponering. Här framgår bland annat att flera studier av hög kvalitet visar på samband mellan trafikbuller och hjärtinfarkt där riskökningar föreligger redan vid bullernivåer på cirka 50 dB utanför bostaden, det vill säga under WHO:s nuvarande riktvärde. Förutom hjärtsjukdom finns det indikationer på att buller kan orsaka stroke och öka risken för fetma. Kroppen påverkas av buller, även om man inte märker att man blir störd, med till exempel ökat blodtryck och utsöndring av stresshormoner.

Göran Pershagen, professor i miljömedicin vid Karolinska Institutet, anser att de vetenskapliga beläggen för att buller är farligt för hälsan har stärkts på senare år. Han sitter med i den expertgrupp för Världshälsoorganisationen WHO som tar fram nya riktlinjer för buller:

”– Vi kommer att slå fast att det nu finns säkra bevis för att trafikbuller ökar risken för högt blodtryck och ökar risken för hjärtinfarkt, så det är väldigt allvarliga negativa hälsoeffekter.”

Göran Pershagen, professor och överläkare

Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, Centrum för Arbets- och Miljömedicin, Stockholms läns sjukvårdsområde

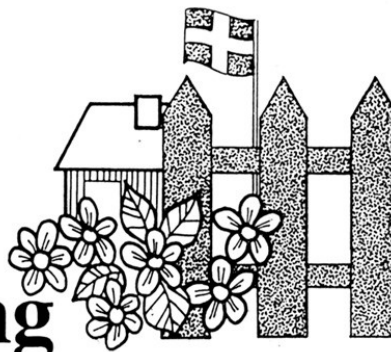
Hur tänker Örebro Kommun när man vill utsätta kommuninvånare för mer ohälsa? Borde inte kommunen istället jobba för att stärka sina medborgares hälsa och säkerhet? Godstrafikspåret genom Örebro planeras dessutom dimensioneras för en hastighet på 160 km/h, och delvis upp till 180 km/h!

- **Buller och vibrationer både under byggtiden och för all framtid**

Hagaby är hårt drabbat av buller från både järnväg och motorväg. Vi som ideell förening lägger mycket energi på att arbeta för att göra situationen drägligare och kan inte förstå hur Örebro Kommun tänker om man arbetar för att redan drabbade kommuninvånare ska drabbas ännu mer, när det borde vara tvärt om. Att läsa kommentarer som att ”målet är att bullernivåerna inte ska bli högre än från motorvägen” känns som ett hån! Bullernivåerna från motorvägen är alldeles för höga och orsakar stora störningar och påverkan. Buller och vibrationer från godstågen är också mycket störande för Hagabyborna, fortplantar sig långa sträckor och har en negativ hälsopåverkan, även beroende på att de ofta körs nattetid. Att försöka koppla av utomhus vid en uteplats i Hagaby är i stort sett omöjligt på grund av bullernivåerna. Under bygg- och anläggningstiden skulle dessutom både buller och vibrationer orsaka ytterligare negativa effekter, både på boende och fastigheter. Godstrafiken väntas dessutom öka kraftigt framöver med både längre och fler tåg. Bara för att Hagaby historiskt sett har drabbats av stora olägenheter i samband med godsjärnväg, innebär inte detta automatiskt att Hagaby ska fortsätta drabbas negativt framöver!

Hagaby

Villaägareförening



- **Berggrund samt risk för skador på fastigheter**

Delar av Hagaby består av berggrund, ibland även med berg i dagen. Flera fastigheter med källare är uppförda direkt på urberget. I samband med nedläggning av bredbandskablage längs motorvägen vid olika tillfällen för några år sedan, utfördes mindre sprängningsarbeten av entreprenörerna. Trots att sprängkraften var låg fortplantades sprängkraften till fastigheterna uppförda på berg, med skador på fasader och murstock som följd. Vi ser därför risker för omfattande skador på befintliga fastigheter.

- **Påverkan på grundvatten och dricksvatten**

Vad händer med de borrhållsbrunnar, ofta energibrunnar, som finns längs de föreslagna sträckningarna? Påverkas grundvattennivåerna i Hagaby och andra områden? Exempelvis, kommer förläggning ovan eller under mark att påverka bostäder med bergvärmeanläggningar? Blir det därigenom grundare aktiva borrhål, dvs sämre effektivitet och minskade energibesparingar? Dessutom går den nu föreslagna sträckningen inte bara genom Hagaby utan även rakt genom Örebro Kommuns vattentäkt i Bista/Skråmsta! En rapport från konsultföretaget Sweco visar också på mycket allvarliga sårbarheter och konsekvenser för vattentäkterna om förslaget till ny översiktsplan skulle bli verklighet. Även om Örebro skulle besluta att ta sitt framtida dricksvatten från Vättern behövs nuvarande vattentäkt som reservvattentäkt för Örebro. Där ska man givetvis inte heller dra in farligt gods, lika lite som genom övriga Örebro, bl.a. Hagaby. En mycket allvarlig tankegroda av Örebro Kommun som måste stoppas innan katastrofen är ett faktum!

- **Påverkan på parkmark och naturreservat**

Det område som förslaget berör i Hagaby är klassat som parkmark! Hur kan Örebro Kommun ens föreslå att anlägga en ny järnväg för godstrafik genom parkmark i omedelbar anslutning till medborgarnas bostäder, fotbollsplan och lekplats och dessutom genom ett naturreservat!? Hur kan Örebro Kommun, som så sent som 2015 stoltserade med utmärkelsen "Årets Miljökommun", tänka så fel att man går ut med ett förslag där man vill bygga en helt ny godsjärnväg bara något tiotal meter från befintliga bostäder? Dessutom innebär förslaget även att naturreservatet Boglundsängen omedelbart norr om Hagaby påverkas negativt. Genom att nyttja det redan beslutade järnvägsreservatet för ny godsjärnväg långt utanför staden kan därför både Örebro Kommuns och naturreservatets invånare, boplatser, rekreations- och friluftsområden besparas negativ miljöpåverkan.

- **Avverkning av träd**

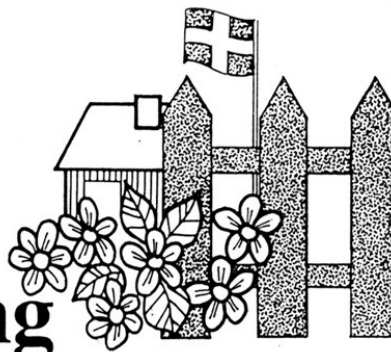
Trafikverket trädsäkrar genom att skapa trädfria skötselgator längs landets järnvägar. Alla träd som står inom 20 meter från spåret på båda sidor tas bort. Detta kommer att innebära att skogen i Hagabyparken till stora delar kommer att avverkas. Följden av detta blir, förutom kraftigt negativ påverkan på ett grönområde, även en negativ visuell upplevelse.

- **Tunnelmyningar**

Bullernivåerna när tåg passerar en tunnelöppning är svåra att på förhand beräkna. Buller inne i tunneln fortplantar sig och när tåget når tunnelmyningen uppstår en extra ljudeffekt. Det kan liknas vid tratten på en trumpet som förstärker bullret som uppstår i tunneln. Dessutom kommer lufttrycksförändringar att orsaka störningar vid tunnelmyningen, ju högre hastigheter desto större störningar. De norra stadsdelarna har enligt förslaget ett stort antal tunnelmyningar. Några frågor vi därför ställer oss kring förslaget är: Varför föreslås inte hela godssträckan ligga i tunnel? Och varför ska vissa områden, exempelvis Hagaby och Ringstorp, acceptera att drabbas?

Hagaby

Villaägareförening



- **Ologiskt förslag**

Örebro Kommun har meddelat att man inte kommer att upplåta området vid nuvarande Mannatorpsterminalen för bostadsändamål. Detta för att inte nya bostäder ska hamna nära den befintliga järnvägen. Anledningen är givetvis att järnvägen orsakar stora störningar. Citat från Örebro Kommun: "Buller och vibrationer från godstågen är störande för dem som bor i närheten och det finns risker med den stora mängd farligt gods som passerar stadskärnan." Men hur kan man då föreslå att anlägga en ny järnväg, dessutom för godstrafik, nära befintliga bostäder? Logiken blir svår att förstå.

- **Undvik barriäreffekter**

Förslaget till ny översiktsplan innehåller några övergripande ställningstaganden, bl.a. att undvika att skapa fysiska och upplevda barriärer. Då borde Örebro Kommun rimligtvis inte förstärka befintliga barriärer eller till och med skapa nya barriärer genom att anlägga en ny godsjärnväg som klyver staden!

- **Bevara grönområden**

Vidare innehåller förslaget till ny översiktsplan även ställningstaganden om att det är viktigt att bevara parkmark och grönområden. Inte att då dra en ny godsjärnväg genom parkmark, fotbollsplan och grönområden som ju faktiskt förslaget innebär! Eftersom områden kring järnvägar trädsäkras, innebär det dessutom avverkning med ca 20 meter på vardera sidan om spåret. Eftersom förslaget innebär dubbelspår med en sektionsbredd på 12,4 meter innebär det att betydelsefull parkmark och skogsområden skövlas och helt försvinner, exempelvis kommer det att bli extra tydligt i Hagabyparken.

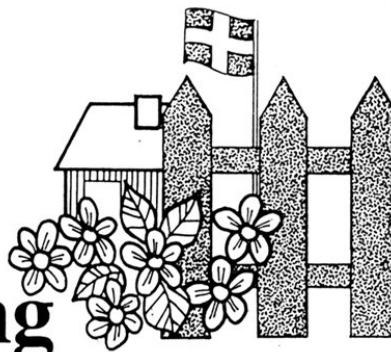
- **Felaktigheter i beslutsunderlagen**

Konsultrapporten från Norsk Bane innehåller två föreslagna alternativ för placering av en godsjärnväg, en inre och en yttre korridor genom Örebro. Omedelbara frågor vi ställer oss är: Varför har Örebro Kommun valt att föreslå att upprätta järnvägsreservat enbart för den inre korridoren? Varför inte samtidigt för den föreslagna yttre korridoren för att skapa framtida flexibilitet? Varför göra någon ny sträcka till järnvägsreservat överhuvudtaget innan frågan är helt färdigutredd? I ärlighetens namn är dock inget av korridorförslagen från det norska konsultföretagets sida acceptabla. Gissningsvis har de ett egenintresse att snabbt åstadkomma den eftertraktade snabbtågsförbindelsen till Stockholm. Det kan nästan genomsådas genom företagets egen slogan: "Nye tider for Norge". För att bemöta några av de argument som används varför den inre korridoren förordas framför den yttre, ges några exempel på rena felaktigheter i rapporten från Norsk Bane:

- Kortare körtider om man väljer den inre korridoren. Om man skulle välja den kortaste körtiden, ja då skulle ju godstrafiken gå den allra kortaste bansträckningen, dvs fortsätta gå rakt igenom hela Örebro! Syftet med att flytta godstrafiken är ju att flytta bort riskabel och störande trafik! Ju längre desto bättre! Hela punkten och argumentet faller därmed på sin egen orimlighet.
- Om man väljer den inre korridoren drabbas inga nya personer, som idag inte redan drabbas av buller. En anmärkningsvärd argumentation! Att stora delar av Örebro plågas av buller från motorvägstrafik ska väl inte ligga oss ytterligare i fatet!? Vi som utsätts för det störande motorvägsbullret förväntar oss att man minskar det och inte gör saken ännu värre för all framtid! Konsultföretaget medger ju att godstrafiken kommer att medföra stora bullerproblem, dygnet runt! Detta argument är verkligen både stötande och provocerande och faller återigen på sin egen orimlighet. Så då är det OK att strö ännu mer salt i såren genom att även lägga en godsjärnväg där? Det kan väl ändå inte vara Örebro Kommuns avsikt att skapa mer olägenheter och ohälsa för sina invånare?

Hagaby

Villaägareförening



- Det påstås att om man bygger den inre korridoren påverkas bara en bensinstation och några garage. Inget kunde väl vara mer felaktigt! Vi är många tusentals invånare, vars bebyggelse kommer att bli starkt påverkade. Och skulle obyggda fastigheter vara mer värda att skydda än befintliga fastigheter? De här argumenten är ju inte ens värda att ta på allvar. Det är ju inget annat än rena felaktigheter! Argumentationen håller inte här heller.
- Man berättar att en yttre korridor är betydligt enklare att bygga, men att den yttre korridoren kommer att kräva omfattande bullerskydd. Det måste ju rimligtvis vara mycket enklare och därmed billigare att bygga en godsjärnväg utanför Örebro jämfört med att spränga/borra/ bygga tunnlar, hantera motorvägens på och avfarter, orsaka skador på befintliga fastigheter etc. Och att påstå att det kommer att krävas bullerskydd om man bygger den yttre korridoren, men inte om man väljer den inre gör bara oss Hagabybor ännu mer upprörda! I rapporten står att den inre korridoren "...inte kommer att ligga i närheten av bostäder...". Hur ska man kunna ta seriöst på sådana argument? Vi i Hagaby och Ringstorp kommer att hamna bara några tiotal meter från planerad spårmitt!
- Rapporten talar också om att bullernivån från E18/E20 inte kan vara så störande eftersom det inte finns några diskussioner om att lyfta ut motorvägen utanför Örebro. Behöver vi säga att motorvägen skapar oerhört mycket störningar för Örebros invånare? Örebro Kommun har dock valt att kategoriskt ducka och enbart hänvisa till vägghållaren Trafikverket. Det handlar inte enbart om buller utan även här om partiklar, utsläpp och risker med farligt gods som utsätter Örebroarna för hälsorisker.
- Rapporten förordar inre korridoren för "frakterbjudandets attraktivitet", bland annat i förhållandet till lastbilstransporter. Skulle det bli mindre attraktivt för någon att frakta gods på tåg genom att de körs några km utanför Örebro? Det blir ju bara ännu mer miljövänligt när man varken påverkar vatten, invånare eller stadsmiljön negativt. Är det denna ihåliga argumentation som Örebro Kommun lutar sig mot när man lägger fram det vansinnigt dåliga förslaget att vilja bygga en ny godsjärnväg genom staden med alla dess nackdelar det kommer att medföra i all framtid?

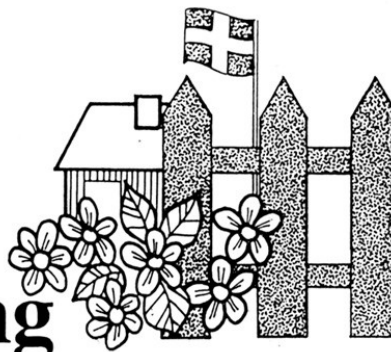
Ovanstående är ändå bara några exempel. Örebro Kommun kan inte basera sitt förslag till dragning av ny godsjärnväg på denna konsultrapport. Det vore i så fall ett stort misstag som kommer att få stora följder. Justera förslaget innan det är för sent. Hur kan Örebro Kommun överhuvudtaget fundera på att sänka ambitionerna på det här sättet i miljösammanhang? Nuvarande förslag till översiktsplan innebär att Örebro Kommun för lång tid framöver kommer att bygga fast stadens invånare i en lösning som kommer att vara rent hälsovådlig. Låt istället ett konsultföretag som inte är jäviga och har egna intressen i projektet göra en oberoende utredning!

- **Ta chansen att skapa en bättre framtidsvision**

Att lägga en ny järnväg längs motorvägen genom Örebro kommer att fastlåsa läget för all framtid! Örebro kommer alltså att fortsätta besväras av BÅDE en allt mer trafikerad motorväg OCH en godsjärnväg genom staden. Nog måste väl Örebro Kommun ha större framtidsvisioner än så? Eftersom staden växer i alla väderstreck, kommer trafik och gods på europavägarna och järnvägarna, som faktiskt bara ska passera Örebro, ändå i all framtid att ledas in rakt genom staden. Inte sunt förnuft ur någon synvinkel! Vi tycker istället att Örebro Kommun nu ska ta chansen att skapa en betydligt bättre framtidsvision! Skapa en lösning med sunt förnuft, miljötänk och ljusa framtidsvisioner till fördel för hela Örebros nuvarande och framtida invånare: Planera istället för ett helhetstänk genom att flytta ut både Europavägarna E18/E20 och godsjärnväg i ett nytt läge tillsammans utanför staden i framtiden! Trafik som inte ska till Örebro utan bara passera, ofta även med farligt gods, slipper då orsaka några olägenheter för stadens invånare. Nuvarande motorvägssträckning kan behållas som en slags ringled för lokal trafik mellan stadens olika delar och områden. Dåtidens beslutsfattare ansåg

Hagaby

Villaägareförening



troligtvis att de placerade motorvägen långt utanför stadskärnan, medan vi idag kan undra varför en motorväg med två Europavägar klyver staden mitt itu, med alla de miljöproblem, trafikproblem och barriärer det innebär, istället för att vara placerad på ett behörigt avstånd långt utanför staden!? Alltså, tänk efter före: Ta nu chansen att kunna skapa en gemensam förbifart utanför Örebro för all den trafik och gods som inte har Örebro som destination!

Det är vår förhoppning att våra synpunkter nu äntligen beaktas och att Örebro Kommun inser det utrymme till förbättring som finns i nuvarande förslag. Som tydligt framgår vill vi att det byggs en ny järnväg för godstrafik långt utanför Örebro och att det bristfälliga förslaget från Örebro Kommun aldrig realiserar vad det gäller nyetablering av godsjärnväg i tätbebyggda områden. Vi anser nämligen att vissa områden i Örebro inte ska behöva utsättas för något negativt som andra delar av Örebro samtidigt ska befrias ifrån. Alltså i klarhet: Vi vill att Örebro Kommun drar tillbaka förslaget till nytt järnvägsreservat längs motorvägen som ingår i förslaget till ny översiktsplan! Använd istället det järnvägsreservat som redan finns för att leda godstrafik på järnväg långt utanför staden!

Med vänliga hälsningar

Hagaby Villaägareförening
Styrelsen

Bilagor:

Bilaga 1 - Debattartikel införd i Nerikes Allehanda 27 mars 2017

Kopia:

Nerikes Allehanda
SVT Örebro
Trafikverket