



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0
Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer	Projektname
TRV 2017/43687	136776	Vändspår Floda/Lerum
Dokumenttitel		
Dagordning för samrådsmöte, skede Samrådsunderlag		

Minnesanteckningar från samrådsmöte med allmänheten för projekt Vändspår Floda/Lerum i Lerums kommun, Västra Götalands län.

Datum för mötet: 2018-05-16

Tid för mötet: 18:00-20:00

Lokal för mötet: Dergårdsgymnasiet, Lerum

§ 1 Mötet öppnas

§ 2 Presentation av medverkande

Medverkande från Trafikverket: Emma Stemme, Eva Andersson, Olga Gudkova, Lennart Mossberg
Medverkande från COWI: Johanna Rödström, Liselotte Franzén, Lena Åsander, Sara Johansson
Medverkande från Lerums kommun: Annika Sjöberg, Tordh Lindgren, Cecilia Friberg
Övriga medverkande enligt bilagd närvarolista.

§ 3 Närvarolista

Separat närvarolista fylls i av de som vill. Totalt deltar cirka 30 personer på mötet, utöver medverkande från Trafikverket, COWI och Lerums kommun. Närvarolistan biläggs minnesanteckningarna men kommer inte att publiceras på webben.

§ 4 Information från Lerums kommun

Annika Sjöberg informerar om att Lerums kommun har haft ett nära samarbete med Trafikverket kring projektet Vändspår Floda/Lerum och det resecentrum som kommunen planerar att börja bygga 2019.

Lerums kommun har haft ärendet avseende samrådsunderlag för Vändspår Floda/Lerum uppe på kommunstyrelsen idag, 2018-05-16 och kommer att yttra sig över samrådsunderlaget.

§ 5 Presentation av samrådsunderlaget

Det bildspel som presenteras biläggs minnesanteckningarna.

Emma Stemme presenterar bakgrunden till projekt Vändspår Floda/Lerum. Projektet är en av flera punktinsatser på Västra stambanan mellan Göteborg och Skövde. Projektets ändamål är att bidra till ökad kapacitet och robusthet på Västra stambanan. Trafikverkets planlägningsprocess presenteras övergripande. Just nu pågår remiss för det samrådsunderlag som finns tillgängligt hos Lerums kommun och Trafikverket samt på projektets hemsida. Samrådsunderlaget tillsammans med uppdaterad samrådsredogörelse kommer efter remisstiden att skickas till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet påverkar huruvida miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram för projektet och hur samrådsprocessen ska bedrivas. Nästa steg i planlägningsprocessen är att ta fram samrådshandling, det skede då mycket av den tekniska projekteringen sker och detaljer för järnvägens utformning samt skyddsåtgärder studeras.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0

Johanna Rödström och Liselotte Franzén presenterar förutsättningar i området samt ombyggnadsförslaget, först för Lerum och sedan för Floda.

Lerum

I Lerum planeras ombyggnad av stationsområdet för att ge möjlighet till förbigångar i båda riktningar, samt vändning vid behov.

Utredningar har gjorts för att kartlägga befintliga värden och förutsättningar avseende exempelvis naturmiljö, kulturmiljö, markmiljö, risk, geoteknik och buller. Kring Sävån finns stora naturvärden och den befintliga järnvägsbron har kulturvärden. Trafikverkets mycket tydliga inriktning är att klara ombyggnaden utan att påverka vare sig bron eller Sävåns närområde. En lösning som medför behov av ny bro över Sävån är också mycket kostsam och ryms inte i projektets budget.

Det förslag för Lerum som presenteras i samrådsunderlaget innebär anläggande av ett nytt spår mellan befintlig järnväg och E20 för att möjliggöra förbigång även i riktning mot Göteborg. Växlar kommer att bytas för att möjliggöra högre ingångshastighet för stannande tåg och övriga spår anpassas till den nya lösningen. Alla tåg som stannar kommer att gå in på spåren intill den befintliga mittplattformen och genomgående trafik kommer att gå på de båda yttre spåren. Förslaget medför att endast den befintliga mittplattformen kommer att nyttjas för av- och påstigning. En uppgradering till ett modernt datastallverk medför behov av nya teknikbyggnader.

Trafiken på Västra stambanan kommer att öka oavsett om aktuellt projekt genomförs eller inte. Projektet påverkar däremot tågens punktlighet och banans robusthet. Förslaget i Lerum klassas som väsentlig ombyggnad och medför därmed skärpta riktvärden för buller och vibrationer. Preliminära bedömningar är att det i Lerum behövs spårnära bullerskyddsåtgärder, dvs skärmar, eventuellt kompletterat med fastighetsnära åtgärder som tilläggsrutor och skyddade uteplatser. Den visuella upplevelsen av järnvägsanläggningen kan påverkas av bullerskyddsskärmar.

Sammantaget bedöms inte förslaget i Lerum ge stor permanent påverkan på omgivningen, utan påverkan kommer att vara störst under byggtiden.

Ombyggnaden kommer att ske i etapper för att minimera påverkan på trafiken på Västra stambanan. Ytor utanför järnvägsfastigheten kommer att behöva tas i anspråk för etablering och upplag. Dessa ytor kommer i järnvägsplanen att fastställas för tillfälligt nyttjande. Byggtiden medför också hantering av förorenade massor och byggdagvatten samt transporter.

Floda

2013 genomfördes en förstudie för nytt vändspår i Floda. Då förutsattes att en ny bredare mittplattform skulle anläggas, vilket skulle kräva breddning av järnvägsanläggningen. Förslaget skulle medföra stor omgivningspåverkan och höga kostnader, varför alternativa lösningar har studerats. Trafikverket och Västtrafik har nu i samråd hittat ett trafikupplägg där alla tåg kan köra ända till Alingsås och vända där. Produktion av nytt vändspår i Alingsås pågår. Det är därmed inte längre aktuellt med vändspår i Floda, utan fokus i Floda är istället att öka tillgängligheten och säkerheten.

För att inte påverka värden kopplade till bland annat Sävelången föreslås ombyggnad ske inom befintligt spårområde.

Det förslag för Floda som presenteras i samrådsunderlaget innebär i stort att växlar byts ut och befintliga spår anpassas. Mittplattformen kommer att tas ur drift, och spår 1 vid plattformen intill stationsbyggnaden kommer att användas för stannande tåg i riktning mot Göteborg. I motsatt riktning kommer tågen att stanna vid den norra sidoplattformen.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0

Ombyggnaden påverkar inte hur många tåg som i framtiden kan trafikera Västra stambanan utan bara tillgänglighet och säkerhet. Förslaget i Floda klassas inte som väsentlig ombyggnad och då gäller riktvärden avseende buller och vibrationer för befintlig bana. Det ingår därför inga bullerskyddsåtgärder i projektet.

Förslaget bedöms inte påverka friluftsliv och kulturmiljövärden.

Påverkan under byggtiden är ungefär densamma i Floda som i Lerum.

Floda föreslås att brytas ut som ett eget delprojekt och drivs vidare utan järnvägsplan. Trafikverket inhämtar bl.a. länsstyrelsens eventuella synpunkter på detta och tar efter remisstiden för samrådsunderlaget ett formellt beslut. Formell järnvägsplan tar tid så detta innebär att åtgärderna i Floda skulle kunna genomföras tidigare, med möjlig byggstart år 2020. Det finns flera frågor som även utan järnvägsplan är viktiga att hantera fortsatt i Floda. Samordning med kommunen är viktig då Trafikverket behöver nyttja kommunala ytor under byggtiden för etablering och upplag. Det finns tekniska utmaningar som liksom byggbarhet och miljöpåverkan under byggtiden behöver utredas.

Fortsatt arbete i Lerum

Projektet föreslår att järnvägsplanen efter samrådsunderlag avgränsas till att enbart omfatta Lerum. Järnvägsplanen föreslås innehålla en separat miljökonsekvensbeskrivning och bör kunna färdigställas, och miljökonsekvensbeskrivningen godkännas, under hösten 2019. Granskning av planen planeras i slutet av 2019 och järnvägsplanen bedöms kunna fastställas under hösten 2020. Planerad byggtid är just nu 2022-2024.

Viktiga frågor i Lerum berör bland annat samrådsprocessen och samordning med Lerums kommun. Miljöpåverkan, inventeringar, risk och säkerhet, tekniska utmaningar, byggbarhet, intrång, markanspråk, placering av teknikhus och påverkan under byggtiden är andra viktiga frågor för fortsatt arbete.

§ 6 Allmänna synpunkter på förslaget

Både kommunen och Trafikverket behöver ta hänsyn till och prioritera buller, det är många som störs av buller i Lerum. Det är viktigt att ta hänsyn till hela ljudbilden, både buller från järnvägen och från E20-trafiken, annars finns det risk för suboptimering.

Trafikverkets kommentar: Preliminära bullerberäkningar har utförts enbart för buller från järnvägen, men i den fortsatta utredningen kommer hänsyn även att tas till buller från andra statliga transportleder. Det är troligt att skärmar kommer att utföras med ljudabsorbent för att inte reflektioner ska få oönskade effekter.

Tåg genererar vibrationer som ökar med ökade hastigheter vilket är oroväckande. Det har tidigare gjorts mätningar i närheten av järnvägen som visar överskridna gränsvärden.

Trafikverkets kommentar: Projektet har ännu inte jobbat så mycket med vibrationsfrågan, men kommer att påbörja det arbetet nu. Det finns ett stort antal tidigare mätningar och Trafikverket kommer att utreda om det finns behov av kompletterande mätningar.

Det fungerar väldigt bra att pendla med tåg till och från Lerum, men bullersituationen är problematisk. Det finns två bullerkällor i Lerum, motorvägen och järnvägen. Med ökad trafik alstrar järnvägen mer buller, vilket kräver åtgärder. Beräkningar som innefattar motorvägen bör göras, samt mätningar som visar situationen före och efter. Det går inte att bortse från helheten och att det finns dubbla bullerkällor utifrån helhetssituationen.

Trafikverkets kommentar: Det kommer att göras studier som även innefattar buller från E20 då man redan nu ser att befintliga bullerskyddsåtgärder inte räcker. Det naturliga är att studera åtgärder nära bullerkällan, vilket skulle innebära nära järnvägen. Det kan dock vara aktuellt att studera

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0

komplettering av befintliga skärmar på andra sidan E20.

Bullerfrågan är viktig och Trafikverket kan ibland upplevas som nonchalanta i frågan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket håller med om att frågan är viktig. Projektets möjlighet att vidta åtgärder begränsas dock av att statens medel är begränsade och alla projekt över landet ska hanteras lika. Projektet är skyldigt att vidta åtgärder för att förhålla sig till gällande riktvärden men får inte göra större insatser än så.

Det är önskvärt att tunneln under spårområdet i Floda planeras med ljusinsläpp då den idag är väldigt mörk. Upp- och nedgången till mittplattformen bör därför inte bommas igen helt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att se över belysningen i tunneln och tackar för inspelet inför fortsatt arbete.

Det är jättebra att mittplattformen tas bort i Floda då den inte kan användas idag av exempelvis rullstolsburna. Det är även viktigt att tillgängligheten upprätthålls under byggtiden.

Trafikverkets kommentar: Slopande av mittplattformen är den viktigaste aspekten i Floda. Tunneln ska vara tillgänglig under byggtiden, möjligen med undantag för begränsade tider då trafiken helt stängs av.

Det är positivt att det inte blir intrång i Säveån. Bron över Säveån lär vara en av Sveriges äldsta betongbroar och har högt kulturvärde.

§ 7 Övriga frågor

Kommer det bli en järnvägsplan i Floda och en i Lerum?

Trafikverkets svar: Utgångspunkten är att aktuell järnvägsplan begränsas till enbart Lerum och att åtgärder i Floda genomförs som ett separat projekt utan järnvägsplan. Skulle delprojektet Floda visa sig innebära oförutsedda svårigheter så kommer det i så fall att genomföras som en egen järnvägsplan.

Hur mycket ökas kapaciteten, det finns ju redan förbigångsspår exempelvis i Stenkullen?

Trafikverkets svar: Stenkullens extra spår är avsedda för godståg. Projektet i sig ökar inte antalet tåg, men gör så att störningar av trafiken, med förseningar som följd, minskar. Möjlighet till punktlig kvartstrafik förbättras då förbigångsmöjligheter gör att köer inte så lätt uppstår.

Det finns ett förslag att godståg ska gå i tunnel, vad händer där?

Trafikverkets svar: Planering av åtgärder på lång sikt pågår parallellt, men detta är en politisk fråga och inget som projektet rör över. Projektet Vändspår Floda/Lerum innebär åtgärder som behövs för att svara upp mot transportbehovet på kort/medellång sikt.

Förbigångsspår i Lerum har tidigare avfärdats på grund av stora intrång, är det inte så längre?

Trafikverkets svar: Genom att godta vissa avsteg från de tekniska kraven kan nu förslaget begränsas i längsled bl.a. utan att påverka Säveån. Nya markanspråk begränsas till ytor som ligger mellan E20 och befintlig järnväg.

Klarar man utbyggnaden utan att göra nya spår över Säveån?

Trafikverkets svar: Från början fanns osäkerheter kring om det skulle gå att hålla sig väster om Säveån. Nu har man inom projektet konstaterat att det finns en teknisk lösning med tillräckligt bra standard.

Vad händer med bron över Säveån, blir belastningen större med fler tåg?

Trafikverkets svar: Projektet förändrar inte belastningen på bron. Trafikverket har en kontinuerlig underhållsprocess och bevakar brons status. Tyngre tåg än idag kommer inte att köras.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0

Varför har inmätningar skett öster om Sävån?

Trafikverkets svar: Omfattande undersökningar har gjorts på en längre sträcka, bland annat för att projektets influensområde med avseende på buller är större än den sträcka som planeras byggas om. Det kan bli aktuellt med bullerskyddsåtgärder även öster om Sävån.

Kan vändning i Lerum göras idag?

Trafikverkets svar: Ja, men inte utan att påverka motriktad trafik.

När kommer investeringarna vara värdefulla?

Trafikverkets svar: Projektets prognosår är 2040 men Västra stambanan kommer att finnas och användas betydligt längre än så.

Det befintliga bullerplanket hjälper väldigt få personer. Kommer fler att hjälpas av nya åtgärder?

Trafikverkets svar: Idag går det inte att svara på hur många fastigheter som kommer att omfattas av bullerskyddsåtgärder.

Studeras även vibrationer?

Trafikverkets svar: Ja, vibrationer kommer att studeras framöver.

Godståg med farligt gods kan stå uppställda i Lerum, har man studerat den risken?

Trafikverkets svar: En riskanalys där farligt gods ingår är påbörjad. Tanken är inte att godståg ska stå uppställda i Lerum, de ska passera på genomgående spår. Utbyggnaden är för att persontåg ska kunna köra om varandra, godståg ska köras om i Stenkullen/Algutsgården. Godståg kör inte när persontågstrafiken är som tätast.

Hur tänker kommunen med samordning av byggnation av resecentrum?

Trafikverkets svar: Kommunen och Trafikverket behöver anpassa sig till varandra. Planen nu är att kommunen först bygger resecentrum, sedan byggs förbigångsspår. Kommunens gång- och cykelbro till södra Lerum är på planeringsstadiet.

Hur lång är byggtiden?

Trafikverkets svar: Cirka två år.

Vilket håll ska spåren flyttas åt i Floda?

Trafikverkets svar: Det kommer inte att bli någon märkbar flytt av spåren i sidled.

Behövs det en väsentlig ombyggnad för att skydda personer från buller?

Trafikverkets svar: Trafikverket förhåller sig till riktvärden och genomför de åtgärder som behövs. I befintlig miljö är riktvärdena inte samma som vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad. Dock kan alla som upplever sig störda av buller kontakta Trafikverkets kundtjänst så kommer frågan att utredas.

Gör man inte åtgärder på Västra stambanan för att öka trafiken? Åtgärderna genererar mer trafik.

Trafikverkets svar: Projektet möjliggör större punktlighet och robusthet. Trafiken på Västra stambanan kommer att öka generellt, oaktat projektet.

Varför finns inte planer på fyra spår mellan Göteborg och Alingsås? Vill man lägga ner mindre stationer som Aspen, Aspedalen och Floda?

Trafikverkets svar: Projektet kan inte svara för Trafikverkets långsiktiga planering i stort, det har varit en lång diskussion kring planering för fyrspårsutbyggnad och är en het politisk fråga. Ett sådant projekt kan ligga cirka 30 år framåt i tiden. Det finns inga pågående planer att lägga ner stationer, persontrafiken är högt prioriterad.

Vad kostar projektet?

Trafikverkets svar: Drygt 300 miljoner är budgeterat

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Johansson, Sara, COWI	2018-05-30	1.0

Hur kommer det rent fysiskt att se ut i Floda? Kommer man att behöva ta den långa vägen från tunneln till plattformarna eller planeras det för hissar?

Trafikverkets svar: Den befintliga gångtunneln kommer att ses över. Det är inte planerat några större ombyggnader i nuläget, åtgärderna gäller främst smärre tillgänglighetsanpassning som taktila stråk, ledstänger och belysning.

Lerum ska vara ledande avseende miljö, kommunen bör ligga på avseende bulleråtgärderna. Pratar kommunen och Trafikverket med varandra avseende t.ex. tyst asfalt och sänkt hastighet?

Trafikverkets svar: Åtgärder på E20 ingår inte i detta projekt men Trafikverket och kommunen träffas regelbundet i olika forum.

Gångförbindelsen i Lerum går idag i tunnel under järnvägen och motorvägen, kommer denna att påverkas?

Trafikverkets svar: Gångtunneln ska inte påverkas av åtgärderna, och tunnelns funktion kommer att vara densamma som idag. Dock kommer tunneln att ses över avseende ledstänger, taktila stråk och belysning.

Kommer det bli en gång- och cykelförbindelse över järnvägen i Lerum?

Trafikverkets svar: Trafikverket är positiva till detta, men projektet är kommunens. Det är positivt att kunna ta sig med cykel tvärs järnvägen. Gång- och cykelbron finns med i kommunens planering, men är något senare än resecentrum.

Kan man räkna med att det inte blir ombyggnad över Sävån?

Trafikverkets svar: Ja, påverkan på natur- och kulturvärden är för stor och det finns inte pengar till det i detta projekt.

Varför gör man bara små åtgärder?

Trafikverkets svar: Det planeras parallellt för långsiktiga lösningar, men det är viktigt att ta hand om den befintliga järnvägen på kort/medellång sikt.

§ 8 Mötet avslutas

Emma Stemme tackar deltagarna för uppmärksamhet och frågor samt uppmanar alla som vill att teckna sig på närvarolistan och att skicka in synpunkter skriftligen.

Bilagor: Närvarolista
 Bildspel som presenterades vid mötet