



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Rödström Johanna, COWI	2019-05-23	1.0
Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer	Projektname
TRV 2017/43687	136776	Vändspår Floda/Lerum
Dokumenttitel		
Järnvägsplan för Vändspår Floda/Lerum, delen Lerum		
Minnesanteckningar från samrådsmöte omlastningsyta Hulan		

Datum för mötet: 2019-05-22

Tid för mötet: 18:00-20:00

Lokal för mötet: Hulanskolans aula, Lerum

§ 1 Mötet öppnas

Trafikverkets projektledare Emma Stemme hälsar välkomna till samrådsmötet som är ett komplement till samrådsmöte i januari 2019 om hela järnvägsplanen. Mötets syfte är att presentera den föreslagna omlastningsytan vid Hulan som behövs under byggtiden, inhämta synpunkter samt besvara frågor från deltagarna. Inbjudan har gått ut via utklick till de två närmast berörda postnummerområdena och annons i Lerums tidning.

Vi samråd under januari-februari 2019 redovisades ingen omlastningsyta vid Hulan (H), som ligger långt från Lerums station, utan mer närliggande ytor på andra sidan E20 och järnvägen vid Aspens strand (A). Det nya förslaget vid Hulan har tagits fram i samråd med Lerums kommun för att få så lite transporter som möjligt genom de centrala delarna av Lerum.

§ 2 Presentation av medverkande

Medverkande från Trafikverket: Emma Stemme (projektledare), Eva Andersson (bitr projektledare), Olga Gudkova (projektingenjör), Lennart Mossberg (kommunikation).

Medverkande från COWI: Johanna Rödström (samordnare järnvägsplan), Henrik Biehl (produktionsplanering), Kristoffer Hultberg (specialist buller).

Medverkande från Lerums kommun, sektor Samhällsbyggnad: Hanna Jonsson, Cecilia Friberg och Anna Jägemalm.

Mötesdeltagare i övrigt enligt bilagd närvarolista.

§ 3 Närvarolista

Det är frivilligt att teckna sig på närvarolistan. Totalt deltar 11 personer på mötet, utöver medverkande från Trafikverket, COWI och Lerums kommun. Närvarolistan biläggs minnesanteckningarna, men kommer inte att publiceras på webben.

§ 4 Bakgrund och syfte med projektet

Emma Stemme presenterar bakgrund och syfte med projektet samt kort vilka åtgärder som planeras vid Lerums station mellan Sävån och Göteborgsvägen. Förslaget innebär fyra spår på sträckan där alla stannande tåg angör mittplattformen på de innersta spåren. Den genomgående trafiken kan samtidigt passera på de båda yttre spåren, varav det ena är ett helt nytt spår 4 mellan befintliga spår och E20. Den befintliga sidoplattformen tas ur bruk, driftsplatsen kopplas in på modernt signalställverk i Alingsås och en helt ny kontaktledningsanläggning byggs. Två nya teknikbyggnader byggs i nära anslutning till spåren och bullerskyddskärmar sätts upp på båda sidor järnväg.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Rödström Johanna, COWI	2019-05-22	1.0

Trafikverkets planlägningsprocess redovisas. Järnvägsplanen håller på att färdigställas men har än så länge status samrådshandling. Miljökonsekvensbeskrivning planeras att skickas till länsstyrelsen i juni 2019 och när den är godkänd kommer hela järnvägsplanen att kungöras för granskning i november 2019. Järnvägsplanen bedöms kunna fastställas tidig höst 2020. Det som redovisas i järnvägsplanens plankartor är de åtgärder som kommer att fastställas och det gäller även extra ytor under byggtiden som fastställs med tillfällig nyttjanderätt.

§ 6 Tillfälliga ytor under byggtiden

Utöver yta vid Hulan är projektet i behov av två ytor nära ombyggnaden för bodar och etablering (B och C). Alternativa ytor som studerats men valts bort redovisas.

Projektet har också studerat möjligheten till transporter via järnvägen eller direkt från E20, men funnit att detta inte är möjligt pga platsbrist för lastning/losning och trafikpåverkan.

§ 5 Omlastningsyta Hulan (H) och transporter

Henrik Biehl redovisar grov tidplan och hur ytan vid Hulan (H) kommer att användas.

Byggtid

Byggtiden beräknas pågå från sommaren 2022 till och med hösten 2023. Transporter till och från Hulan kommer att pågå under hela byggtiden, men mer intensivt i perioder. Sådd och plantering bedöms ske under växtsäsongen våren 2024.

Järnvägstrafiken kommer att gå som vanligt under hela byggtiden med undantag för totalt tågstopp under storhelgerna Påsk, Kristi Himmelfärd och midsommar 2023.

Varför omlastningsyta?

Massor som schaktas bort från stationsområdet kommer att lastas på dumper och köras till Hulan för att lastas om till lastbil och köras bort via E20. Omvänt kommer nya massor att tas in till Hulan med lastbil, lastas om till dumper och köras till arbetsplatsen. Omlastning av byggmaterial kommer också att göras vid Hulan.

En dumper klarar Göteborgsvägens låga passage under E20, vilket inte en lastbil gör. En dumper kan inte ta lika stora volymer som en lastbil, men genererar mindre buller tack vare stora ballongdäck. Det går 3-4 dumprar per lastbil

Disposition av ytan

Omlastning och upplag kräver stor sammanhållen yta. Marken jämnas ut i den mån som behövs för arbetena och jordmassor flyttas österut mot slänten för att också utgöra bullerskydd. Gång- och cykelvägen läggs om för att inte få konflikter mellan byggtrafik och oskyddade trafikanter. Den omlagda gång- och cykelvägen asfalteras och förses med belysning. Frågan om gång- och cykelvägens placering diskuteras för närvarande med kommunen, liksom tillfällig förskjutning av busshållplats norrut. Gång- och cykelförbindelse mot Aspens station ska vara tillgänglig. Området ska stängslas in och kompletteras med bullerskydd mot bostäder. Det finns ledningar i marken och dessa ska skyddas mot ökad last från maskiner och massor.

Återställande efter byggtiden

Utgångspunkten är att återställa ytan till befintligt skick, men överenskommelse med fastighetsägare kan träffas om att iordningsställa ytan på annat sätt. Fortsatta samråd planeras med Lerums kommun som äger fastigheten, men projektet tar gärna emot synpunkter/önskemål om återställandet.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Rödström Johanna, COWI	2019-05-22	1.0

Naturmiljö

En naturvärdesinventering i området visar på ett antal träd med visst naturmiljövärde, klass 4 av 4, det vill säga lägsta klassen. Eventuell återplantering kommer att ske i dialog med kommunen. Inga träd bedöms för närvarande vara värda att bevara under byggtiden då det inskränker på tillgänglig yta, men detta ska studeras närmare.

Kulturmiljö

På andra sidan E20 finns arkeologiska fynd så det är inte uteslutet att det kan finnas fornlämningar även inom planerad omlastningsyta. Området är dock sedan tidigare påverkat av upplag mm. Samråd med länsstyrelsen pågår och det kan komma att behöva göras en arkeologisk utredning.

Geoteknik

Med tanke på höjdskillnader är det befogat att studera stabiliteten i området. Tidigare utförda undersökningar visar på grunda lerdjup och att det inte finns behov av att göra ytterligare provtagningar i dagsläget.

Markmiljö

Inventering visar på vissa markföroreningar efter tidigare verksamhet på platsen. Projektet kommer att studera vidare hantering av massor för att undvika spridning av föroreningar.

Buller och vibrationer

Kristoffer redovisar resultat från de grova bullerberäkningar som genomförts. Generellt kan det bli ett tillskott med ca 3 dB(A), vilket är ett hörbart tillskott. Byggbuller har en annan karaktär än buller från väg- och järnväg och kommer att kunna urskiljas. Jordvall mot öster och bullerskydd på stängsel mot bostadsbebyggelse i andra riktningar planeras för att minska störningen.

Arbetena vid Hulan kommer inte medföra några kännbara vibrationer på bostadsfastigheter.

Damm

Framförallt ny bergkross som tas in dammar. Vattenbegjutning ska göras.

Byggdagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten kommer att göras så att vatten som rinner genom förorenade massor inte riskerar att sprida föroreningar.

Frågan om hur området används idag?

Projektet har fått info om att området används som pulkabacke på vintern. Mötesdeltagare berättar att området även används för rastning av hundar.

§ 5 Frågestund

Finns det risk för ras vid Hulan?

Trafikverkets svar:

Vi har studerat stabilitetsförhållandena i området och det är grunda lerdjup. Stabiliteten i området bedöms vara tillräcklig för omlastningsytan.

Det är höga bullernivåer redan idag, kommer ni att göra mätningar?

Trafikverkets svar:

Trafikverket gör oftast inte mätningar av buller. Bullerreducerande åtgärder genomförs baserat på beräkningar och riktvärden.

Varför är det ingen bullervall mot bostäderna i norr?

Trafikverkets svar:

Där planeras bullerskydd på stängsel.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Rödström Johanna, COWI	2019-05-22	1.0

Ringens runt området på kartan i inbjudan är mycket missvisande, den stämmer inte med det område som ni nu föreslår?

Trafikverkets svar:

Ringens var avsedd som orientering och inte redovisning av exakt omfattning. Trafikverket ber om ursäkt om figuren är missvisande, viktet inte var meningen.

En deltagare frågar om de nya förslaget till upplagsplats varit uppe i byggnadsnämnden?

Trafikverkets svar:

Nej, inte ännu. Tidigare förslag till omlastningsplatser låg närmare stationsområdet och på nordvästra sidan om järnvägen. Vid samrådet tydliggjordes kommunens farhågor kring transporter genom centrum. Kommunens tjänstemän föreslog omlastning på södra sidan E20. Ytan vid Hulan är den enda ytan av tillräcklig storlek.

Är Trafikverket medvetna om att det är fyllnadsmassor i området, det finns t ex murar med sättningar vid angränsande bostäder.

Trafikverkets svar:

Vi vet att det är fyllnadsmaterial och vi kommer att titta vidare på frågan. Varken Trafikverket eller kommande entreprenör kommer att ta några risker avseende befintlig bebyggelse.

Finns det inga maxbullernivåer för hur mycket det får bullra vid bostäder?

Trafikverkets svar:

Det går inte riktigt att sätta ett värde då buller består av många olika komponenter, olika källor och olika frekvenser. Olika riktvärden finns för byggbuller respektive trafikbuller. Riktvärde för byggbuller utomhus är 70 dB(A), vilket är förhållandevis högt. Rörande byggbuller handlar det mycket om att hitta alternativ tillsammans med boende, t ex arbetsmetoder och tidsstyrning.

Kommer det att vara ett stängsel eller en bullerskärm mot bostäderna?

Trafikverkets svar:

Bullerskydd integreras med stängsel mot bostäder.

Hur tar Trafikverket hänsyn till ökad trafik på Västra Stambanan generellt?

Trafikverkets svar:

Genom att bullerkydd vid väsentlig ombyggnad dimensioneras för prognosticerad trafik, just nu år 2040. Riktvärdena är också skarpare än riktvärden för befintlig situation.

Vad händer med alla träd när omlastningsytan ska återställas?

Trafikverkets svar:

Eventuell återplantering av nya träd kommer att ske i dialog med kommunen.

Är det inte onödigt att bygga om Lerum station nu när det planeras fyrspar i ny sträckning?

Trafikverkets svar:

Det är en tidsfråga, planering av fyrspar är en mycket långsiktig fråga. Föreslagen ombyggnad av befintlig stambana behövs redan idag och kommer att göra nytta på kort- och medellång sikt.

Kommunen har diskuterat en ny av- och påfart till E20, omöjliggörs en sådan?

Trafikverkets svar:

Projektet omöjliggör inte detta men det underlättar inte heller, då Trafikverket kommer att ta mark mellan väg och järnväg för att bygga nytt spår.

Kommer det att behövas bygglov för projektet?

Trafikverkets svar:

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Rödström Johanna, COWI	2019-05-22	1.0

Det behövs bygglov för permanenta bullerskyddsskärmar längs ombyggnadssträckan samt nya teknikbyggnader. Tillfälliga lov krävs för upplag och bodetablering. I övrigt ger fastställd järnvägsplan Trafikverket rätt att bygga.

Hur högt kommer bullerskärmarna vid Hulan att vara?

Trafikverkets svar:

Ca 3 meter.

Bli den inte mycket brant, den nya cykelvägen?

Trafikverkets svar:

Jo, den blir brant och vi kommer att titta vidare på detta för att göra den så bra som möjligt så att cyklister inte väljer att cykla på lokalvägen istället.

En boende påpekar att de upplevt stora vibrationsproblem i samband med en tidigare ombyggnad av Västra stambanan.

Trafikverkets svar:

Vi tar med oss synpunkten.

Hur mycket kommer ni att schakta ner?

Trafikverkets svar:

Vi har inte gjort någon detaljprojektering, men svaret är så lite som möjligt men ytan behöver planas ut en del för att fungera som omlastningsplats.

Vad gör ni om barnen inte använder den nya cykelbanan utan cyklar på Aspenvägen i stället?

Trafikverkets svar:

Vi inser risken, men samtidigt ser vi stora problem i att ha korsningspunkt med in- och utfart till området. Vi kommer att göra den omlagda vägen så bra som möjligt.

En boende framför att de vill vara med i planeringen av återställandet, planteringar mm.

Trafikverkets svar:

I första hand samråder vi med kommunen som är fastighetsägare, men vi ser positivt på medverkan från boende rörande återställandet.

Hur ser Trafikverket på redan befintligt intensiv trafik på Långvägen?

Trafikverkets svar:

Byggtrafik kommer så långt det är möjligt att undvikas under trafikintensiva tider, morgon och kväll.

En boende undrar om utsikten kommer att försämrats pga bullerskärm?

Trafikverkets svar:

Detta måste vi studera vidare.

§ 7 Mötet avslutas

Emma Stemme tackar deltagarna för uppmärksamheten och uppmanar alla att höra av sig med ev frågor och synpunkter. Emma har tfn 070-377 09 27 och e-post emma.stemme@trafikverket.se.

Bilagor: Närvarolista (publiceras ej på web)
Bildspel som presenterades vid mötet