



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	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 med allmänheten		

Datum för mötet: 2019-01-23

Tid för mötet: 18:00-20:00

Lokal för mötet: Torpskolans aula, Lerum

§ 1 Mötet öppnas

Trafikverkets projektledare Emma Stemme hälsar välkomna till samrådsmötet. Mötets syfte är att presentera järnvägsplanen så långt som projektet har kommit hittills, inhämta synpunkter samt besvara frågor från deltagarna.

§ 2 Presentation av medverkande

Medverkande från Trafikverket: Emma Stemme (projektledare), Eva Andersson (bitr projektledare), Olga Gudkova (projektingenjör), Sara Bergström (miljö), Lennart Mossberg (kommunikation), Peter Lindqvist (buller och vibrationer), Håkan Sandström (markförhandling) och Per-Olof Bjelkström (vibrationsmätningar).

Medverkande från COWI: Johanna Rödström (samordnare järnvägsplan), Lena Åsander (miljöspecialist) och Stina Svärd (redaktör)

Medverkande från Lerums kommun: Annika Sjöberg (chef sektor Samhällsbyggnad) och Fredrik Hillblom (strategisk planerare och Trafikverkets kontaktperson)

Mötesdeltagare i övrigt enligt bilagd närvarolista.

§ 3 Närvarolista

Det är frivilligt att teckna sig på närvarolistan. Totalt deltar cirka 50 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 Lerums kommuns samarbete med Trafikverket avseende projektet Vändspår Floda/Lerum och de kommunala projekten Resecentrum samt Aspen strand. En viktig fråga är samordning av framtida byggsleden för projekten. Lerums kommun kommer att yttra sig över den publicerade samrådshandlingen. Annika påminner om att det är viktigt att alla som har synpunkter passar på att lämna dem vid detta möte eller skickar in dem efteråt.

§ 5 Presentation av samrådshandlingen

Det bildspel som presenteras kommer att biläggas minnesanteckningarna.

Bakgrund och ändamål

Emma Stemme presenterar bakgrunden till projektet. Projektet är en av 10-12 punktinsatser på Västra stambanan mellan Göteborg och Skövde. Projektets ändamål är att bidra till ökad kapacitet och

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	1.0

robusthet på Västra stambanan. Projektet syftar till att möjliggöra ökad regional- och lokaltrafik, vilket uppnås genom utbyggnad av förbigångsspår med vändmöjlighet vid behov på Lerums station för tåg från Göteborg. Åtgärden påverkar framförallt möjlighet till ökad turtäthet under högtrafiktimmarna morgon och kväll.

Projekt Floda/Lerum omfattar åtgärder på kort och medellång sikt. Åtgärder på längre sikt, som till exempel fyrspar på längre sträcka, hanteras inte inom projektet utan diskussioner förs av Trafikverkets verksamhetsområde Planering på regional och nationell nivå.

Planläggningsprocessen

Trafikverkets planläggningsprocess presenteras övergripande. Under våren 2018 togs järnvägsplanens samrådsunderlag för Vändspår Floda/Lerum fram. Samrådsunderlaget omfattade både åtgärder i Lerum och i Floda. Projektets ändamål bedöms uppfyllas genom åtgärder i Lerum och Trafikverket har beslutat att fortsätta arbetet med järnvägsplan för enbart delen Lerum.

Behov av förbättrad säkerhet och tillgänglighet på stationen i Floda kvarstår, men dessa åtgärder kan genomföras inom befintlig järnvägsfastighet och utan järnvägsplan. Delen Floda har brutits ut som ett eget delprojekt. Arbeta med bland annat produktionsplanering och kostnads kalkyler för åtgärder i Floda pågår. Ombyggnad i Floda bedöms kunna byggstarta tidigast 2022.

Trafikverket har under hösten 2018 arbetat med det förslag till järnvägsplan som nu presenteras. Samrådshandlingen finns tillgänglig hos Lerums kommun och Trafikverket samt på projektets hemsida. Efter remissperioden kommer synpunkter att beaktas och arbetas in i planförslaget och under våren 2019 fortsätter arbetet med planutformning och miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen och Trafikverket kan sedan färdigställa järnvägsplanen och planerar att ställa ut den för granskning i november 2019. Planen bedöms kunna fastställas under 2020.

Ombyggnadsförslaget

Johanna Rödström och Lena Åsander presenterar förutsättningar i området samt redogör för principutformning idag och enligt förslag till ombyggnad.

I Lerum planeras ombyggnad av stationsområdet för att ge möjlighet till förbigångar i båda riktningar, samt vändning vid behov. Förslaget innebär att ett nytt spår anläggs mellan spår 3 och E20. Genomgående tåg kommer efter ombyggnad att använda spår 1 och 4 och stannande tåg kommer att använda spår 2 och 3 vid mittplattformen. Förslaget innebär även ombyggnad av befintliga spår och växlar. Det oelektrifierade spår 0 och befintlig sidoplattform ska rivas. Lösningen ger möjlighet till en eventuell framtida förlängning av mittplattformen till 250 meter (från 225m). Hela driftsplatsen uppgraderas med nytt digitalt signalställverk och kontaktledningsanläggningen byts ut. Två nya teknikbyggnader behövs, en i västra änden och en i den östra.

Ombyggnaden av spår anläggningen sträcker sig mellan järnvägsbron över Göteborgsvägen och järnvägsbron över Sæveån.

Trafikverket försöker i första hand att nyttja befintligt järnvägsfastighet, men mark kommer att behövas i anspråk för ombyggnaden. Framförallt handlar det om kommunal mark mellan E20 och befintlig järnväg. Hänsyn tas till omgivande infrastruktur som Stationsvägens vägbro och järnvägsbro över Göteborgsvägen. All påverkan på den skyddade Sæveån ska undvikas.

Trafikverket förutsätter att resecentrum är utbyggt enligt detaljplanen när ombyggnad av spår anläggningen påbörjas.



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	1.0

Idag går cirka 225 tåg/dygn. Dessa beräknas öka till cirka 300 år 2040, oavsett om föreslagen ombyggnad i Lerum genomförs eller ej.

Samrådshandlingens illustrationskartor redovisas. Nytt spår 4 är markerad som orange linje och de två nya teknikbyggnadernas placering framgår av kartorna.

Lila områden visar permanent markanspråk utanför den befintliga järnvägsfastigheten. Gula områden markerar tänkbara områden för etablering och upplag under byggtiden. Sådana områden fastställs i järnvägsplanen som tillfällig nyttjanderätt. Ytor markerade med A, B och C på illustrationskartorna är förslag till ytor som för närvarande diskuteras med Lerums kommun. För yta A finns alternativ redovisade.

Nya bullerskyddsskärmar föreslås både norr och söder om järnvägen mellan Göteborgsvägen och Sävån och har markerats med turkos färg. På den norra sidan fungerar vissa större byggnader som bullerskydd, varför skärmar endast föreslås där byggnader saknas. Skärmarna bedöms utföras ca 3 meter höga, räknat från rälsens överkant. Befintliga bullerskyddsskärmar planeras vara kvar som idag.

Influensområdet för buller sträcker sig över Sävån, men öster om Sävån är det dels färre bostäder som får nytta av skärmarna, dels dålig stabilitet så anläggningskostnaderna blir höga. Det är därför mycket tveksamt att det kommer att föreslås bullerskyddsskärmar öster om Sävån, men frågan är inte färdigutredd än. Trafikverket studerar också om det på denna sträcka kan vara aktuellt med låga mer spårnära bullerskyddsskärmar som placeras på järnvägsbanken.

Miljökonsekvensbeskrivning

Eftersom länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska järnvägsplanen innehålla en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Skriftligt samråd om innehållet i MKBn har hållits med länsstyrelsen och redovisas i samrådshandlingens planbeskrivning. MKB beskriver förutsättningar, påverkan och konsekvenser av projektet. Flertalet inventeringar och utredningar har redan genomförts. Landskapsanalys och kulturarvsanalys ger bakgrund och sätter projektet i sitt sammanhang. Naturmiljöinventering har genomförts och därtill en inventering av förekomsten av invasiva arter. Markprover har analyserats för att klargöra förekomst av markföroreningar. Buller- och vibrationsutredningar pågår fortfarande. I MKB kommer även indirekta och kumulativa effekter av projektet att beskrivas. MKBn lämnas i juni 2019 till länsstyrelsen för godkännande.

Buller

Influensområdet för bullerhar beräknats utifrån Trafikverkets vedertagna så kallade solfjädersmodell där även fastigheter utanför själva ombyggnadssträckan kan ingå. Bullerberörda är de fastigheter som har ekvivalenta bullernivåer vid fasad som överstiger 55 dBA utan skyddsåtgärder. I detta projekt är det ca 300 fastigheter

Befintlig bullersituationen i Lerum är svår, både med anledning av påverkan från E20 och topografin. Skyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar kommer att behöva kompletteras med fastighetsnära åtgärder för att uppnå riktvärden. Samtliga skyddsåtgärder fastställs i järnvägsplanen. Bullersituationen i Lerum kommer att bli bättre än i dagsläget efter skyddsåtgärderna. Slutlig höjd, utbredning och utformning är inte beslutat än, men utredningen ska vara klar våren 2019 så att konsekvenser med avseende på buller kan beskrivas i MKB.

Vibrationer

P-O Bjelkström presenterar den pågående vibrationsutredningen. Influensområde för vibrationer har i detta projekt visat sig vara ca 140 meter från närmsta spår. I vibrationsutredningen ingår studier av

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	1.0

områdets geologi, resultat av alla tidigare mätningar liksom utförda kompletterande mätningar i grundmur. Utifrån detta underlag kommer inomhusmätningar genomföras för ett antal bostäder inom de mest utsatta områdena i Lerum. Fastighetsägare kommer att kontaktas.

Det är generellt svårt med skyddsåtgärder för vibrationer och några åtgärder har inte studerats än i detta projekt. Att förstärka järnvägsbanken eller marken mellan järnväg och bebyggelse med så kallade kalkcementpelare kan i vissa fall vara en bra skyddsåtgärd, men ibland är fysiska åtgärder ej möjliga utan istället erbjuds förvärv av fastigheten.

Gestaltning

Trafikverkets bedömning är att ombyggnaden av spåransläggningen kommer att vara knappt synlig för allmänheten. Det som kommer att synas är tillkommande bullerskyddsskärmar och teknikhus. Gestaltningen av dessa kommer att i samråd med kommunen anpassas till omgivande miljö. I bildspelet redovisas några gestaltungsalternativ för bullerskyddsskärmar och teknikhus. Ett mer konkret förslag kommer att presenteras för Lerums kommun inom kort.

Samlad bedömning

Ombyggnaden bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls. Projektet bidrar även till minskad miljöbelastning i transportsystemet då möjligheter skapas för ytterligare överflyttning från vägtrafik till spårburen trafik. Även ett förbättrat omhändertagande av dagvatten och minskad bullerspridning i Lerums tätort bidrar till att hänsynsmålet uppfylls. Trafikverkets bedömning är att störst påverkan och negativa effekter kommer att uppstå under byggtiden, framförallt på grund av byggtransporter.

Byggtid

Ombyggnaden kommer att ske i etapper. Trafikverket arbetar för att minska störningar under byggtiden, men vissa störningar kommer inte gå att undvika. Järnvägstrafiken på Västra stambanan ska gå nästan som vanligt under byggtiden med några undantag som t.ex. vid växelinslagningar. Byggtransporter kommer att gå på lokalvägnätet i centrala Lerum. Buller, damning och vibrationer kan uppstå under byggtiden.

Projektet kan i princip inte återanvända några massor som schaktas ur då dessa är förorenade och dessutom innehåller invasiva växtarter. Det är stora volymer som ska transporteras bort och ungefär lika mycket som måste tillföras. I bildspelet visas en karta över potentiella transportvägar.

Ombyggnaden kommer att ta cirka 2 år. Planerad byggtid är 2022-2024.

Fortsatt arbete

Remissperioden varar mellan 18/1–19/2. Synpunkter kan lämnas vid detta möte men det går även bra att lämna synpunkter per mail eller brev till Trafikverket enligt uppgifter i inbjudan och annons. Synpunkter kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse.

Frågor som rör en enskild fastighet kan också kanaliseras direkt till Trafikverkets projektledare Emma Stemme via mail eller telefon.

Under våren 2019 fortsätter arbetet med järnvägsplanen. MKB kommer att färdigställas och skickas till länsstyrelsen för godkännande i juni 2019. Granskning av planen planeras i slutet av 2019 och järnvägsplanen bedöms kunna fastställas under hösten 2020. När planen är fastställd har Trafikverket rätt att ta den mark som finns i planen i anspråk men också skyldigheter att genomföra fastställda skyddsåtgärder. Efter planläggningen görs detaljprojektering och entreprenadupphandling inför en planerad byggstart 2022.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	1.0

§ 6 Frågestund

Vad kostar projektet?

Trafikverkets svar:

Plankostnad för projektet är 290 miljoner kronor (2013 års penningvärde). Under våren 2019 kommer en kalkyl för åtgärder enligt järnvägsplanen att tas fram.

Varför förlängs inte mittplattformen till 360 meter?

Trafikverkets svar:

Projektet har ålagts att förbereda en förlängning till 250 meter. Det pågår diskussioner om olika plattformslängder, bl a 360 meter. Detta är dock inte en förutsättning i detta projekt.

Hur påverkas projektet av tidplanen för Aspens strand?

Trafikverkets svar:

Projektet måste samordna tidplanen med genomförande av Aspens strand. Projekten bör inte genomföras samtidigt pga trafiksituationen i området.

När kommer resecentrum att byggas?

Lerum kommuns svar:

Ärendet ligger på bygglovshandlingen just nu. Planerad byggstart är hösten 2019 om bygglovet går igenom. Diskussioner med företag som vill etablera sig i byggnaden pågår.

Kommer det att finnas plats för en ny trafikplats för E20 efter ombyggnaden av Lerums station är genomförd?

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tagit del av utredning för ny trafikplats i Lerum. Detta är dock inte något som varit förutsättning i projektet. Projektet omöjliggör inte trafikplatsen, men förutsättningarna förändras.

Det har redan byggts förbigångsspår i Stenkullen, behövs verkligen förbigångsspår i Lerum?

Trafikverkets svar:

Projektet i Stenkullen syftade framförallt till att förbättra situationen för godstrafiken. Projektet i Lerum är framförallt till för att förbättra för persontrafiken. Förbigångsspåren i Lerum möjliggör en snabbare återställning vid störning.

Kan man inte sänka hastigheten för godstrafik för att förbättra buller- och vibrationsituationen i Lerum?

Trafikverkets svar:

Sänkt hastighet genom tätorter minskar kapaciteten för gods på banan och motverkar projektets syfte.

Varför är det inte aktuellt med en nysträckning av Västra stambanan?

Trafikverkets svar:

Åtgärderna i aktuellt projekt behövs idag. Det pågår diskussioner om åtgärder på lång sikt på nationell politisk nivå.

Kommer ni att bygga bullerskärmar på järnvägsbron över Sävån?

Trafikverkets svar:

Nej, eftersom den befintliga bron inte har utrymme för skärmar och inte klarar ändrad belastning.

Kommer järnvägsbron över Sävån tåla ökad tågtrafik?

Trafikverkets svar:

Ja. Det blir fler tåg men inte tyngre.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Svärd, Stina, COWI	2019-01-23	1.0

Kommer de röda bullerberörda husen på bullerkartorna åtgärdas?

Trafikverkets svar:

Ja. Skyddsåtgärder kommer att förbättra deras situation. Utöver skärmar kommer komplettering med fastighetsnära åtgärder göras för att så långt möjligt uppnå samtliga riktvärden.

Kommer TRV att använda sk "motljud" eller andra åtgärder för bullerreduktion?

Trafikverkets svar:

Motljud används inte men utöver absorberande skärmar kan fastighetsnära åtgärder behövas.

Vad händer om planerna för Åsenvägen inte genomförs?

Trafikverkets svar:

Då blir det som idag runtomkring.

Lerum har lös lera med bla kvicklera hur hanteras byggnaderna runt torget?

Trafikverkets svar:

De är oftast av betong och ordentligt grundlagda, vilket är gynnsamt ur vibrationssynpunkt. Leran i detta område är också grund visar utförda undersökningar.

Kommer de fastighetsägare som får vibrationsmätning reda på resultatet? För det har vi inte fått tidigare.

Trafikverket svarar:

Ja. Alla mätningar kommer att rapporteras till berörda fastighetsägare.

§ 7 Mötet avslutas

Emma Stemme tackar deltagarna för uppmärksamhet och frågor. Det finns möjlighet att stanna kvar efter mötet om man har detaljfrågor till Trafikverket. Emma uppmanar även alla som vill att teckna sig på närvarolistan och att skicka in eventuella synpunkter.

Bilagor: Närvarolista
 Bildspel som presenterades vid mötet