

**Vändspår  
Floda/Lerum**

**Samrådsmöte**

**2019-01-23**

Järnvägsplan, JP  
TRV 2017/43687



**TRAFIKVERKET**

# Agenda vid samrådsmöte 23/1

1. Välkommen
2. Information från Lerums kommun
3. Presentation av Trafikverkets järnvägsplan i Lerum
4. Gemensam frågestund
5. Möjlighet att ställa frågor i mindre grupper

# Lerum



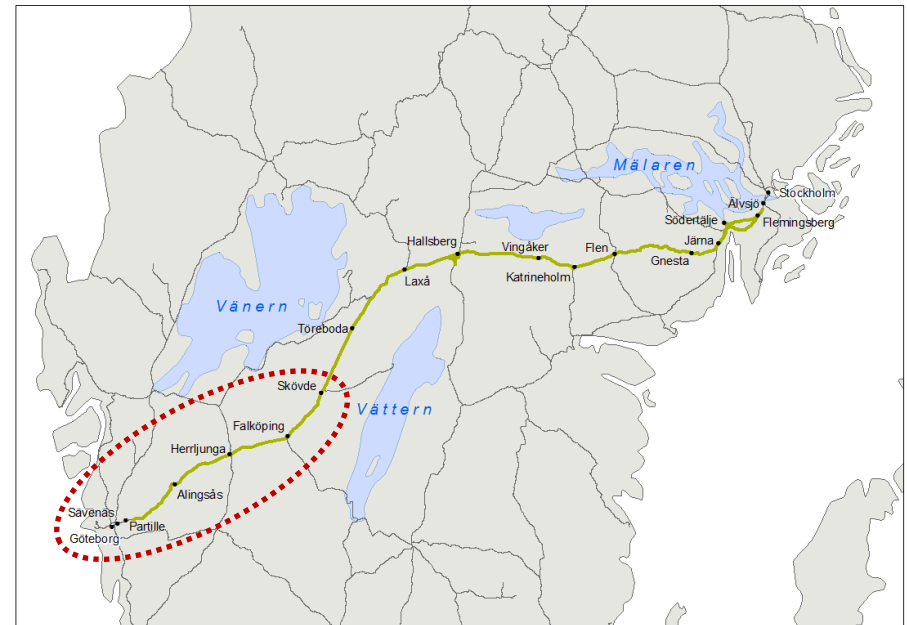
# 3. Presentation av Trafikverkets järnvägsplan i Lerum

- a) Bakgrund och ändamål
- b) Planläggningsprocessen
- c) Förslag till åtgärder i Lerum
- d) Fortsatt arbete och tidplan



# Bakgrund

- Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar
- Omfattande trafik medför ofta driftstörningar och förseningar
- Åtgärder på kort och medellång sikt planeras i Lerum, för att öka banans kapacitet och driftsäkerhet.
- Åtgärderna är en del av punktinsatserna på sträckan Göteborg-Skövde

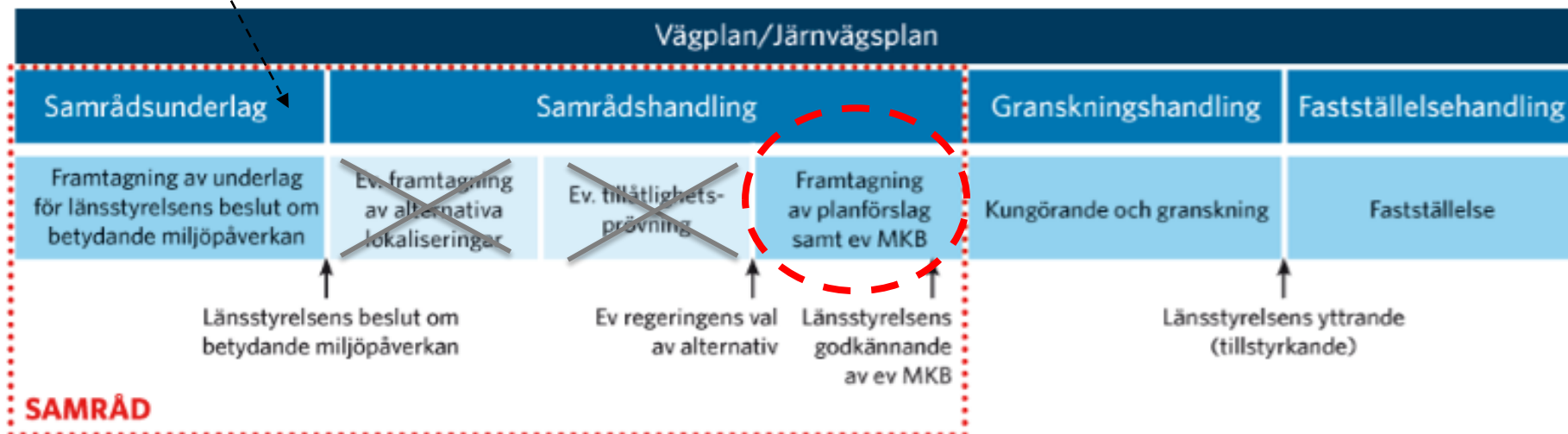


# Ändamål (syfte)

- Tillsammans med övriga punktåtgärder som Trafikverket genomför på Västra stambanan, Göteborg-Skövde, bidra till ökad kapacitet och robusthet i järnvägsnätet
- Möjliggöra ökad regional- och pendeltågstrafik genom utbyggnad av förbigångsspår och vändmöjlighet vid behov för tåg från Göteborg
- God tillgänglighet och säkerhet för tågresenärer till och på stationen

# Planläggningsprocessen

Vår 2018



- Just nu pågår **Järnvägsplan** - Framtagning av planförslag samt Miljökonsekvensbeskrivning, MKB – för åtgärder i Lerum

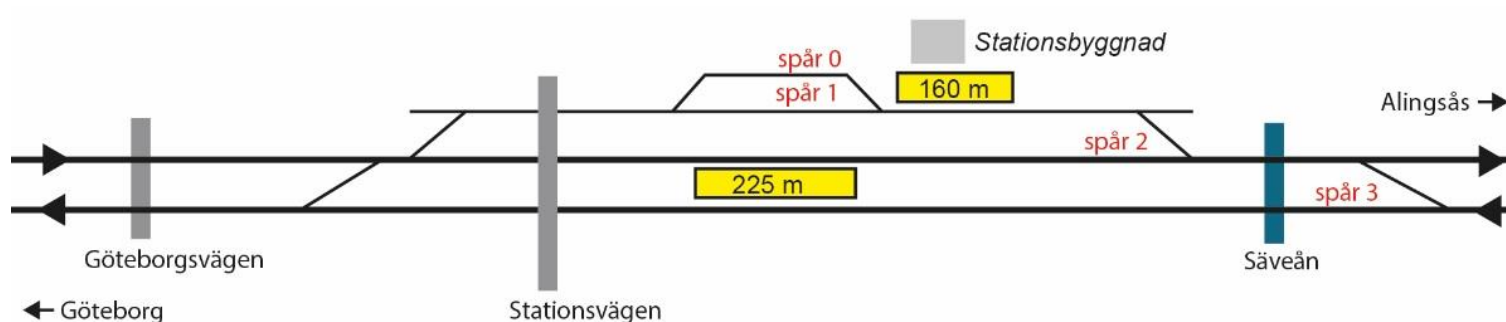
# Förutsättningar





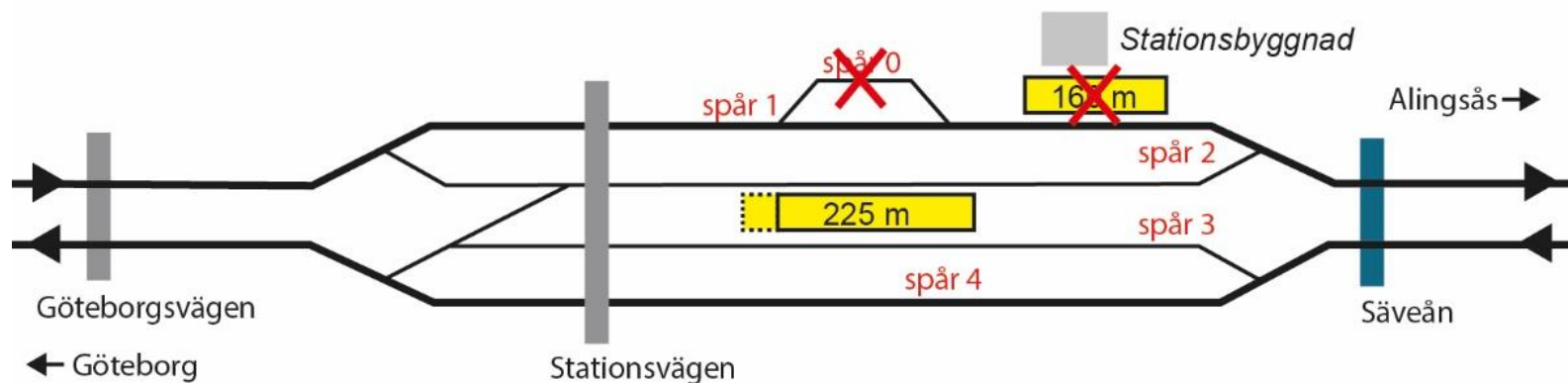
# Förutsättningar

- Befintlig station – tåg kan inte passera varandra i riktning mot Göteborg
- Antalet tåg per timme varierar över dygnet. Idag går ca 225 tåg/dygn. Dessa beräknas öka till ca 300 år 2040.
- Resecentrum förutsätts vara utbyggt när utbyggnad av stationen startar

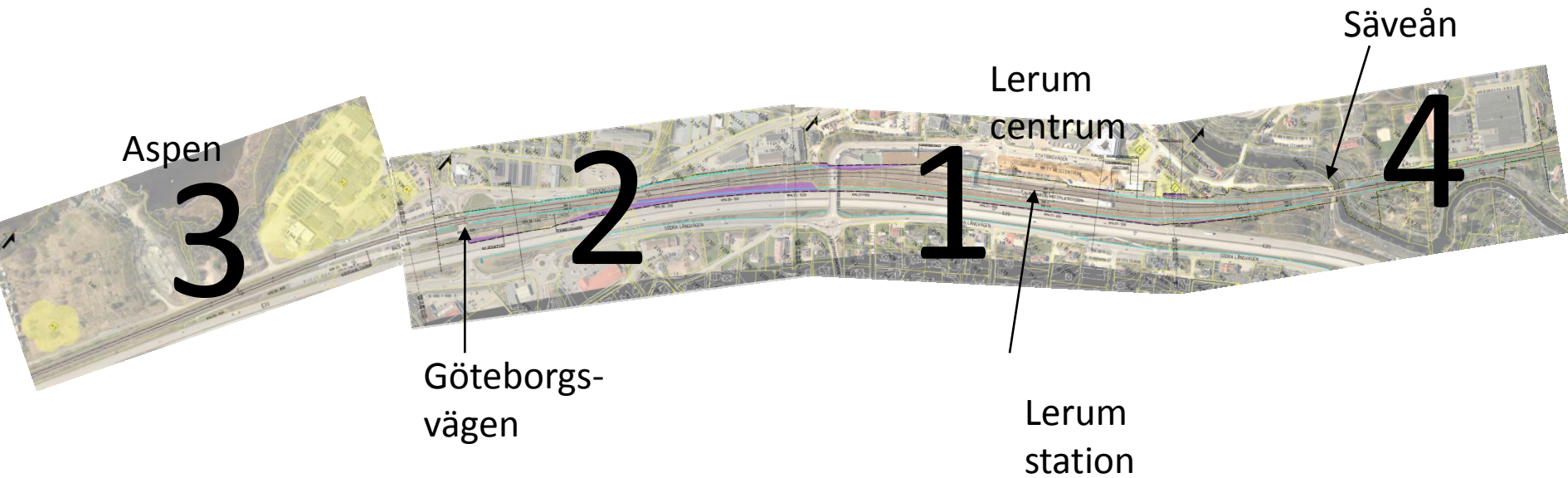


# Lerum – förslag

- Fyra spår inom stationsområdet
  - Nytt spår på södra sidan av stationsområdet, mellan E20 och befintligt spår
  - Nya växlar och anpassning av befintliga spår
  - Spår 0 tas bort
  - Sidoplattformen tas ur drift (allt resandeutbyte på mittplattform)
  - Två genomgående och två avvikande huvudspår
  - Befintlig gångtunnel och gångbro kvar som idag, med smärre förbättringar

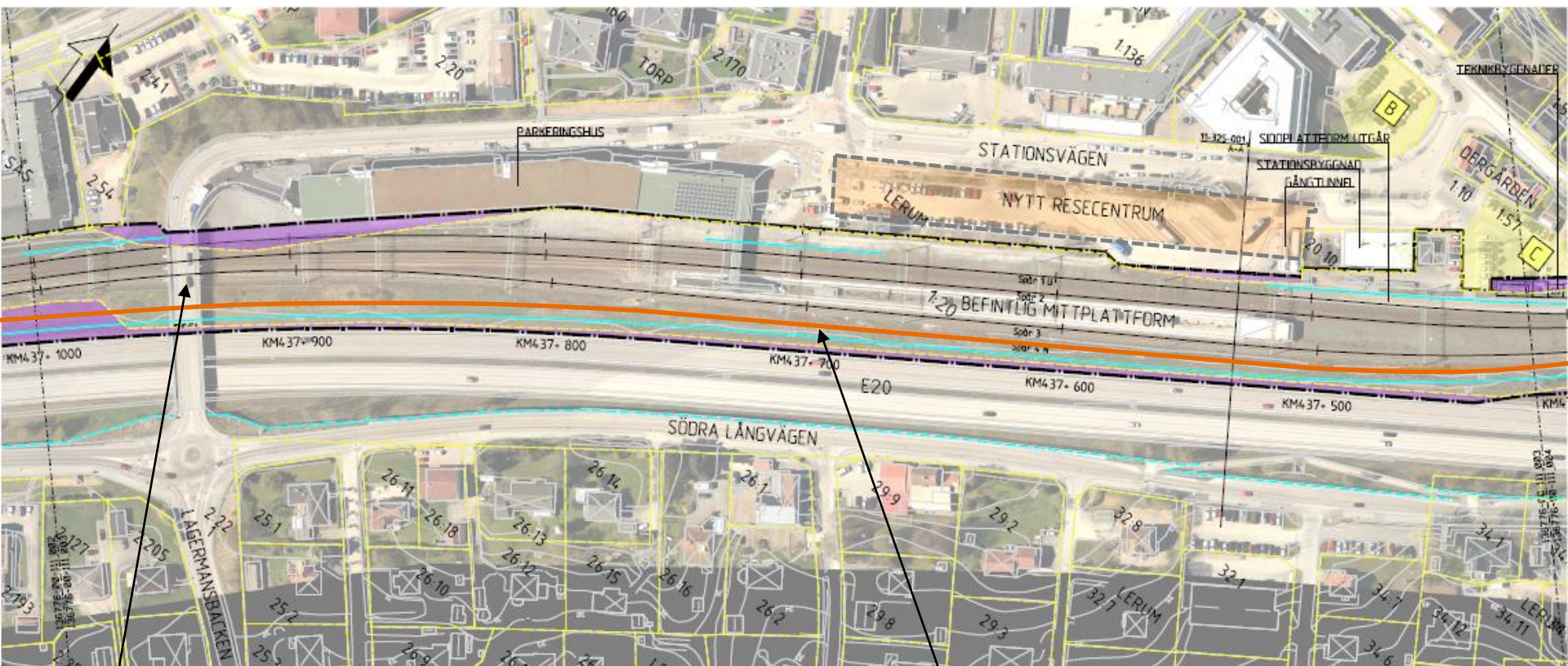


# Illustrationskartor med preliminära plangränser



# Illustrationskartor med preliminära plangränser

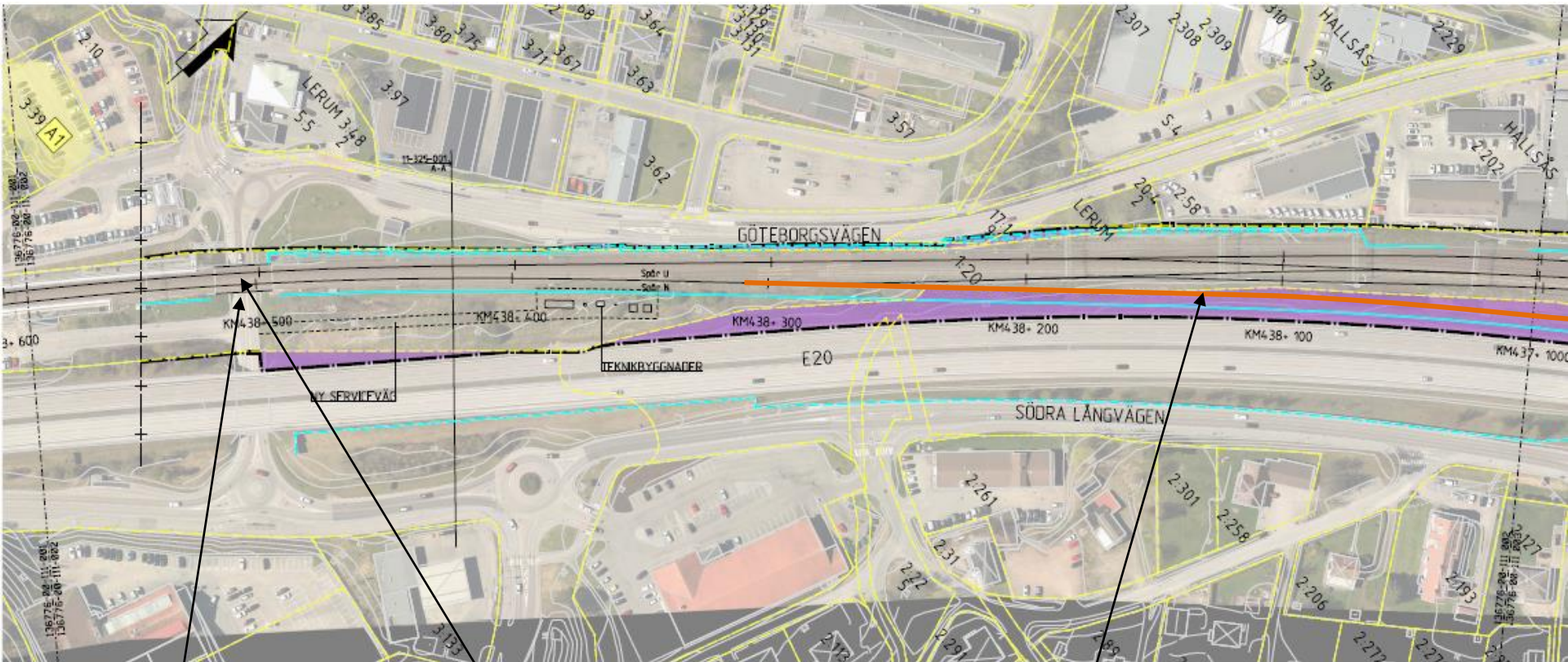
Lerum centrum



Stationsvägen

nytt spår

# Illustrationskartor med preliminära plangränser



Göteborgsvägen

gräns för ombyggnad av anläggningen

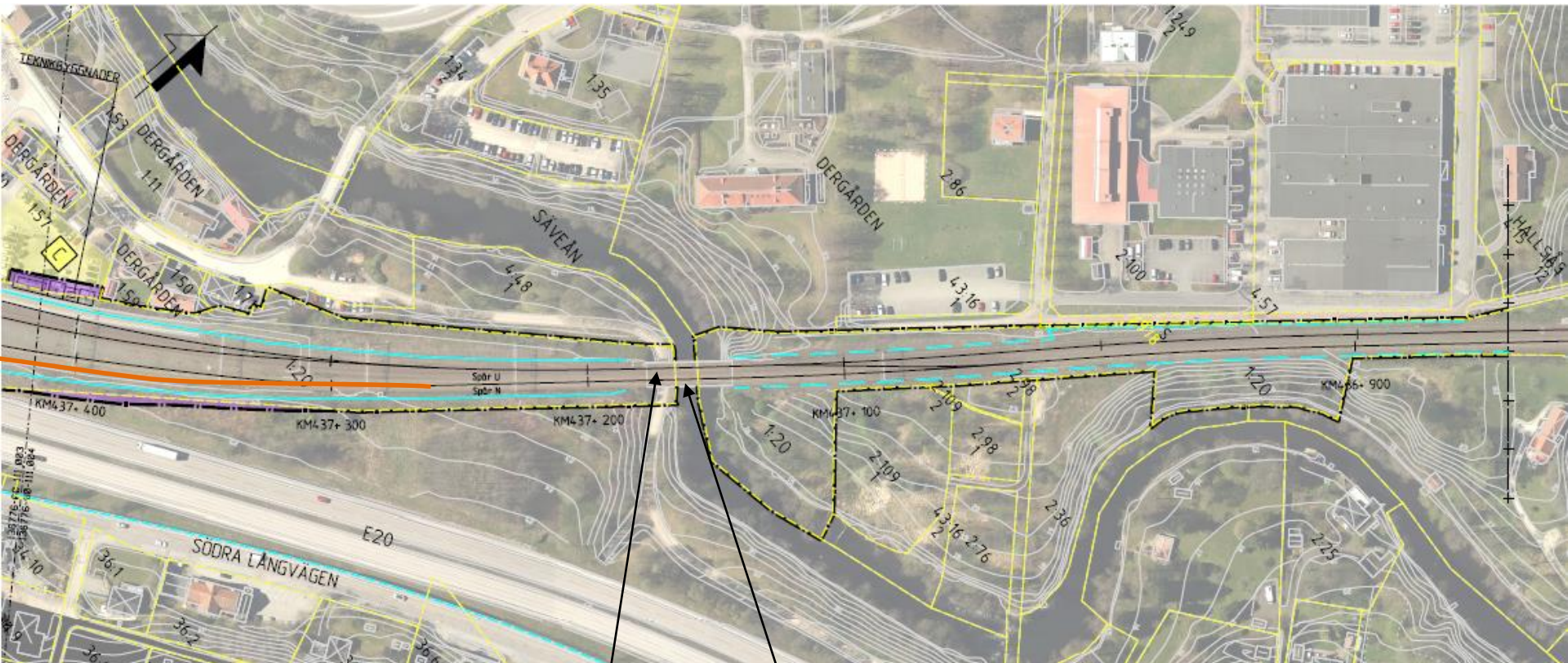
nytt spår

# Illustrationskartor med preliminära plangränser



Aspedalen  
station

# Illustrationskartor med preliminära plangränser



gräns för  
ombyggnad av  
anläggningen

Bro över  
Säveån

# Miljökonsekvensbeskrivning, MKB innehåll och avgränsning

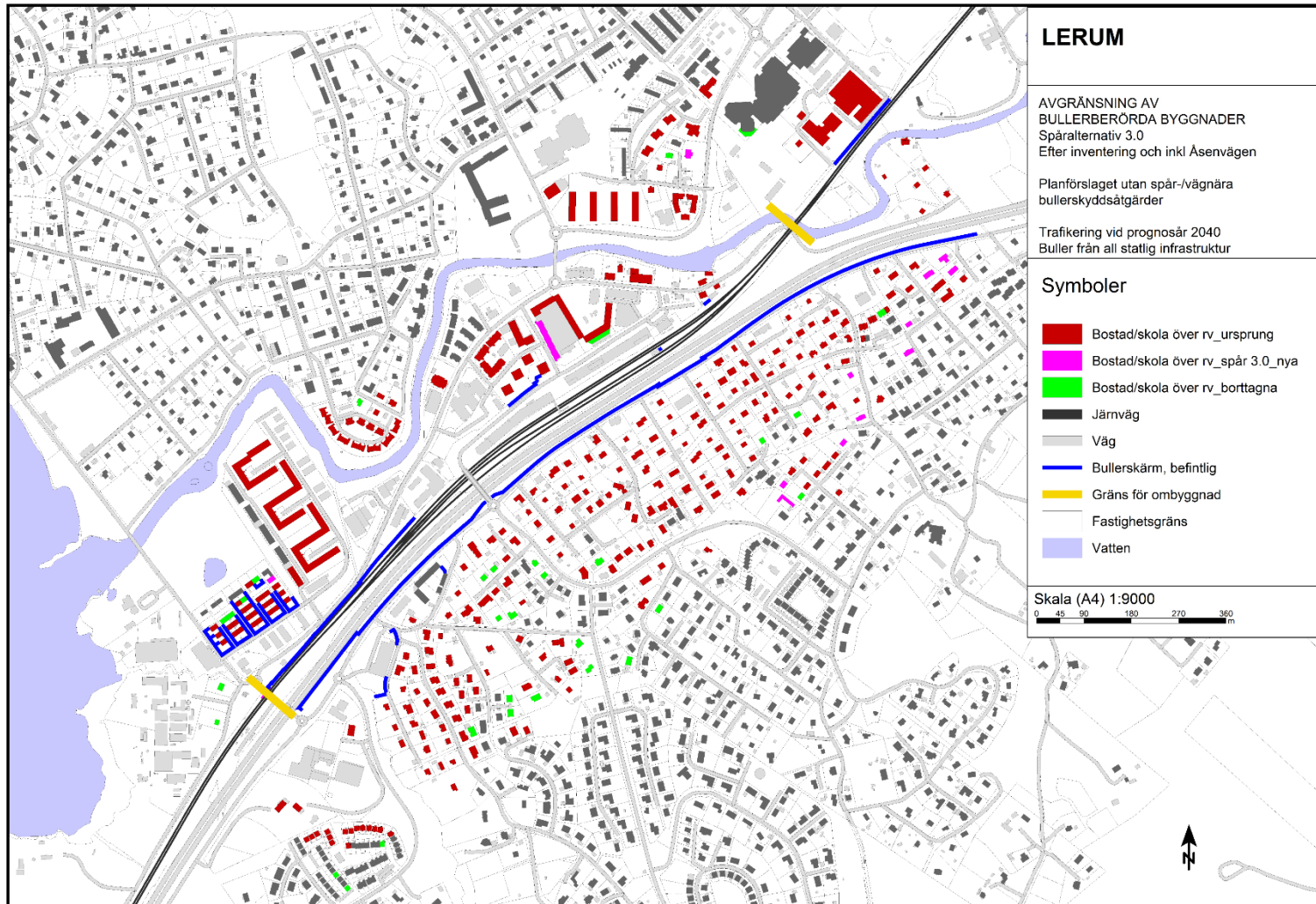
- **Landskap/stadsbild:** landskap, landskapsbild/stadsbild och kulturhistorisk utveckling. Grönstruktur, bebyggelsestruktur och rörelsemönster inom utredningsområdet för att belysa stationsområdet och åtgärder inom projektet i sitt sammanhang. Stationsområdets innehåll, karaktär och värden.
- **Kulturmiljö:** fornlämningar, värdefull bebyggelse, kommunalt kulturmiljöprogram.
- **Naturmiljö:** Riksintresse för naturvård, skyddade områden (Natura 2000, naturreservat, strandskydd, biotopskydd), naturvärdesobjekt enligt utförd naturvärdesinventering.
- **Rekreation och friluftsliv:** riksintresseområden, målpunkter, vandringsstråk med mera.



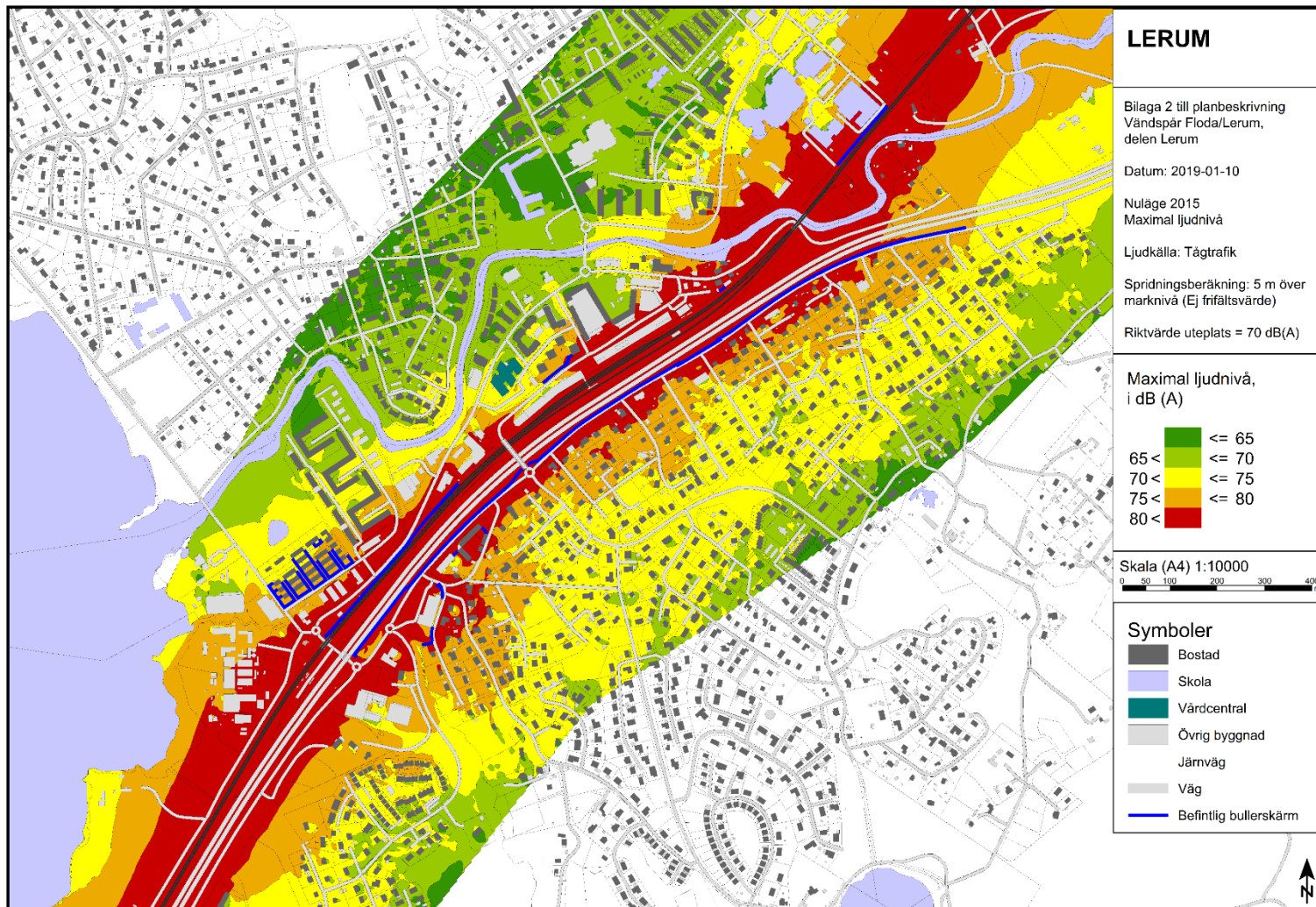
# Miljökonsekvensbeskrivning, MKB innehåll och avgränsning

- **Buller:** beräkningar av buller och framtagande av lämpliga bullerskyddsåtgärder (spårnära och fastighetsnära) avseende påverkan från Västra stambanan inom utredningsområdet.
- **Vibrationer:** vibrationsutredning pågår
- **Förorenade områden:** eventuella föroreningshalter utmed järnvägsanläggningen i Lerum. Bedömning av risk för spridning av föroreningar, hantering av eventuella förorenade massor.
- **Naturresurser:** yt- och grundvatten.
- **Risk:** urspårning, påkörning, översvämning, skred, rasrisk, spridning av föroreningar vid olycka, risk för tredje man, spårspring, suicidförsök med mera. Identifiering av riskobjekt och skyddsobjekt.
- **Indirekta och kumulativa effekter, påverkan i byggskedet, klimatanpassningar.**

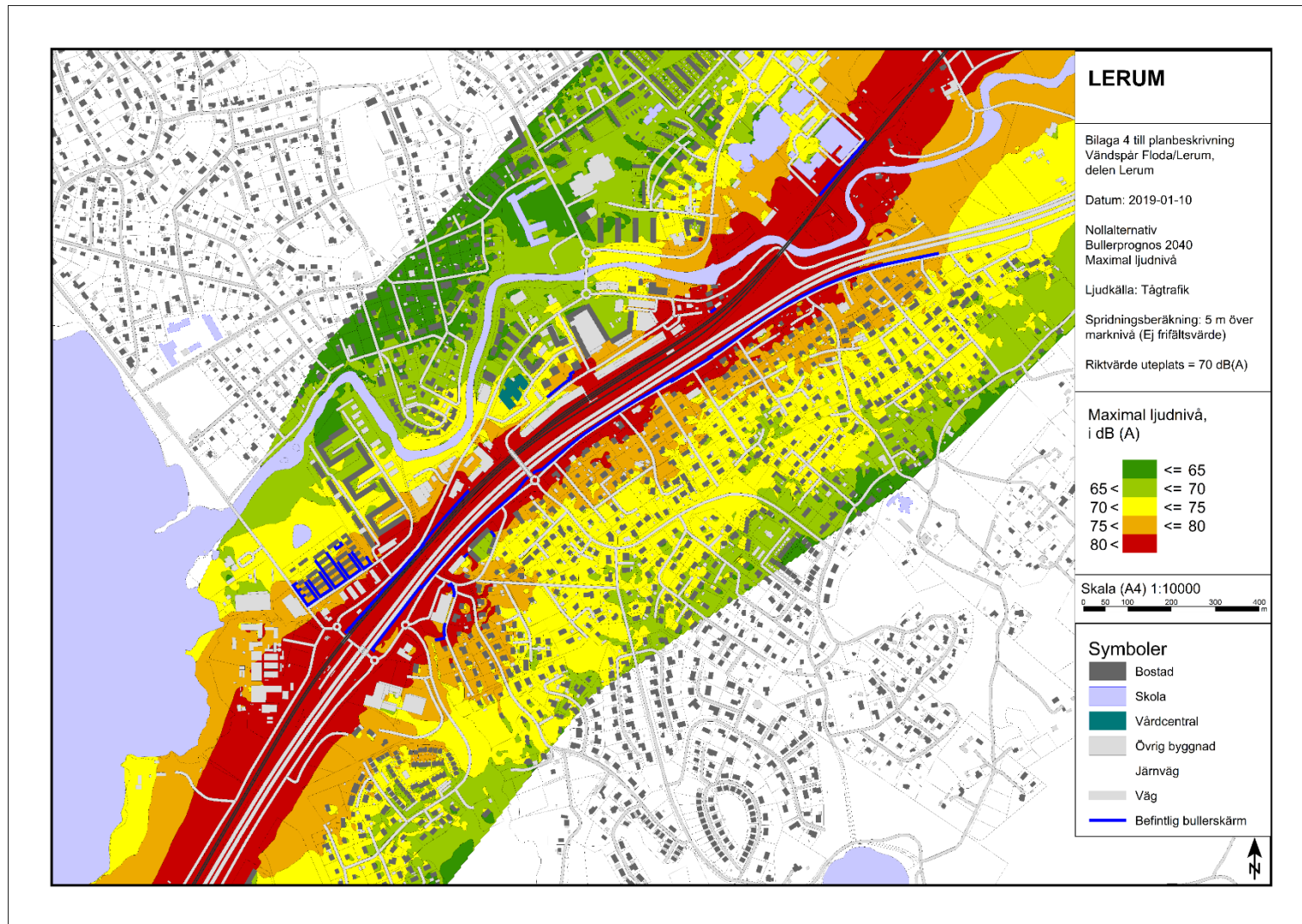
# Buller



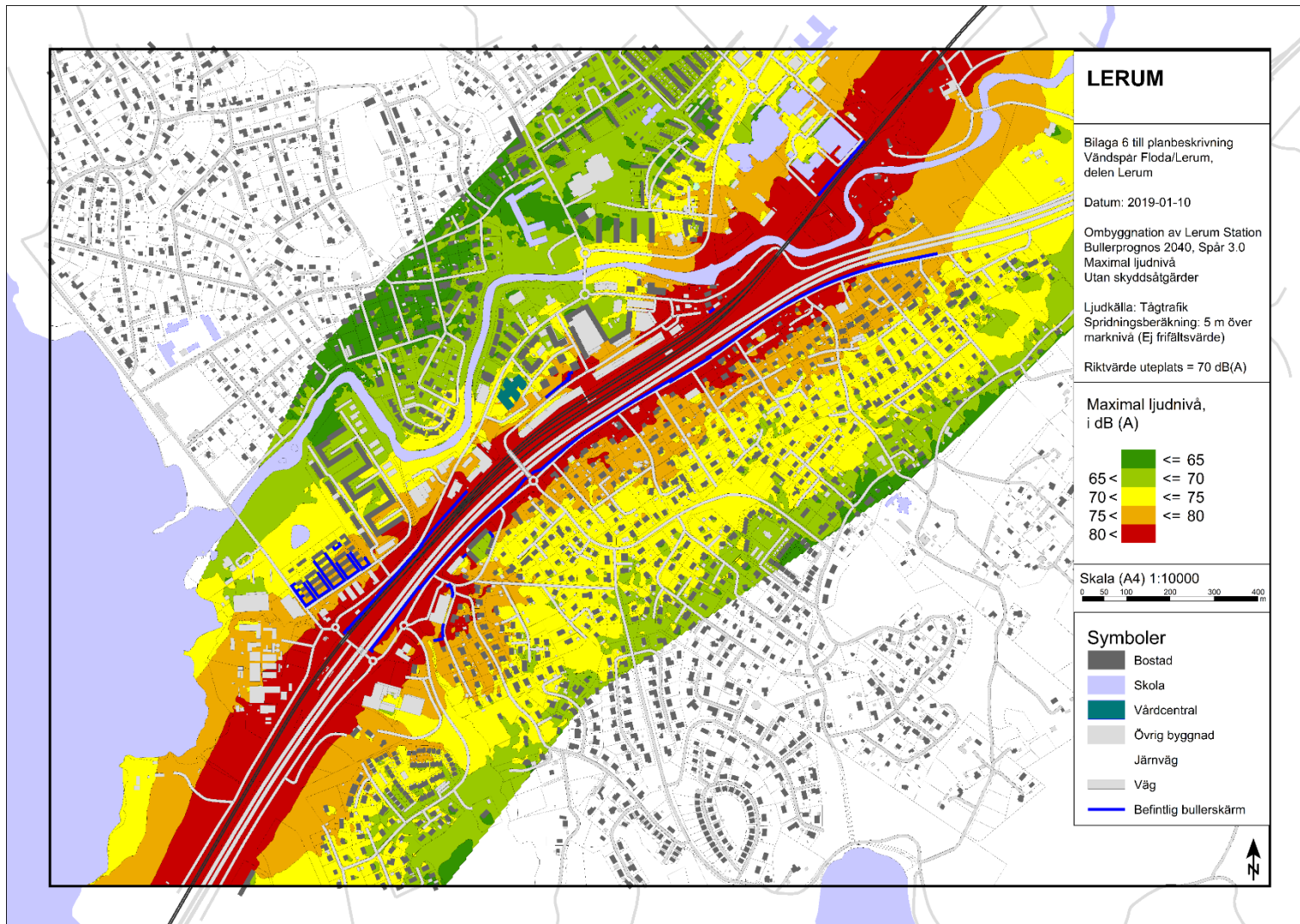
# Buller – nuläge, maximal ljudnivå



# Buller – nollalternativ 2040, maximal ljudnivå



# Buller – ombyggnad 2040 utan skyddsåtgärder, maximal ljudnivå



# Vibrationer

- Vibrationsutredning pågår
- Influensområde = sträcka för spårbyggnad (ca 140 meter från spår)

# Vibrationer

## Hittills utförda arbeten:

- Sammanställning av mätdata från tidigare mätningar
- Komplettering med grundmursmätning
- Inventering av fastigheter, konstruktion och markförhållanden
- Bedömning av för vilka byggnader som ytterligare komfortmätning behövs

## Fortsatt arbete:

- Komfortmätning, januari-februari
- Utredning av eventuella skyddsåtgärder

# Gestaltning

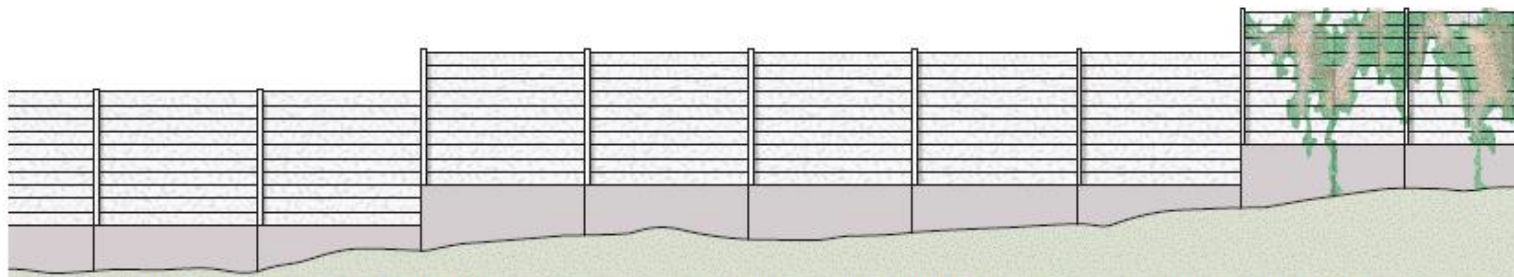
Vid utformning av järnvägsanläggningen ska hänsyn tas till:

- viktiga siktlinjer, vypunkter, landmärken och kulturmiljömässigt känsliga miljöer eller element.
- tillgängligheten, tryggheten, säkerheten och orienterbarheten för alla resenärsgupper inklusive räddningstjänst och servicepersonal.
- att skapa mervärde för, och harmoni med, stadsbilden.
- känslighet och potential för de befintliga karaktärsområdena

Högst känslighet i området kring centrum, stationsområdet och Brobacken.



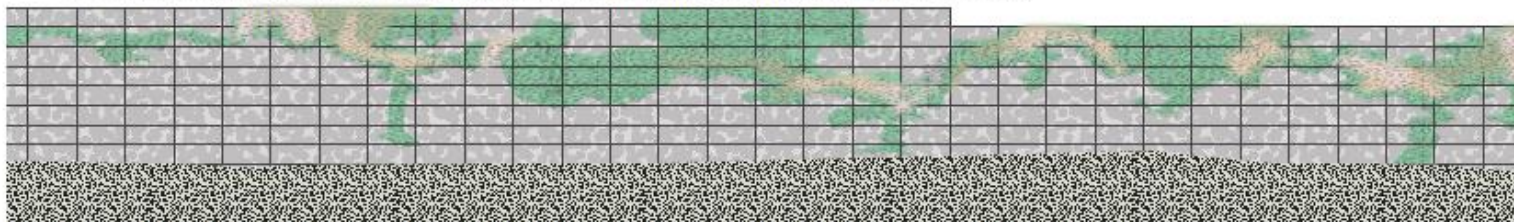
# Gestaltning av bullerskyddsskärmar



Figur 4 **Idéskiss för skärm typ 1:** Bullerskydd utgörs av betongsockel och H-balkar med skärmelement som kan variera i utformning.

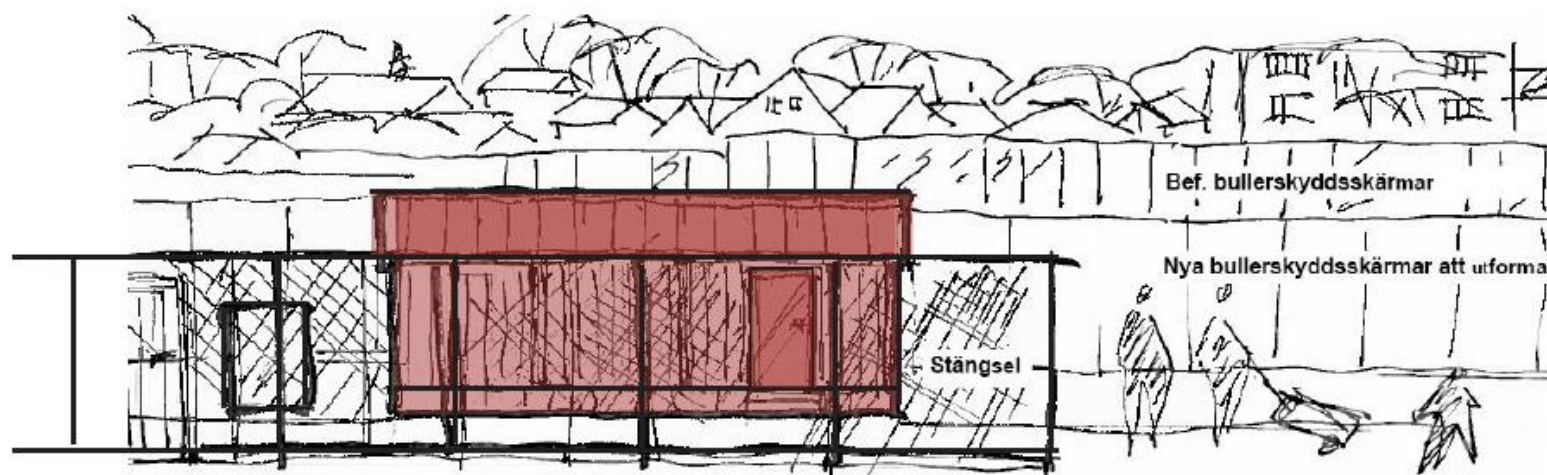


Figur 5 **Idéskiss för skärm typ 2:** Skärmar med genomsiktig del (vy från perrong mot Tingshuset). Värdefulla symboler för Lerum kan monteras på skärmen, här kungsfiskare, skyddsvärt art i Säveån.



Figur 6 **Idéskiss för skärm typ 3:** Bullerskyddsskärmar av gabionmurar med klätterväxter.

# Gestaltning av teknikbyggnader



Figur 21 Idéskiss för teknikbyggnad med tegelröd fasad och stängsel som omgärdar av säkerhetsskäl. Vy från parkeringen mellan Brobacken och stationshuset.

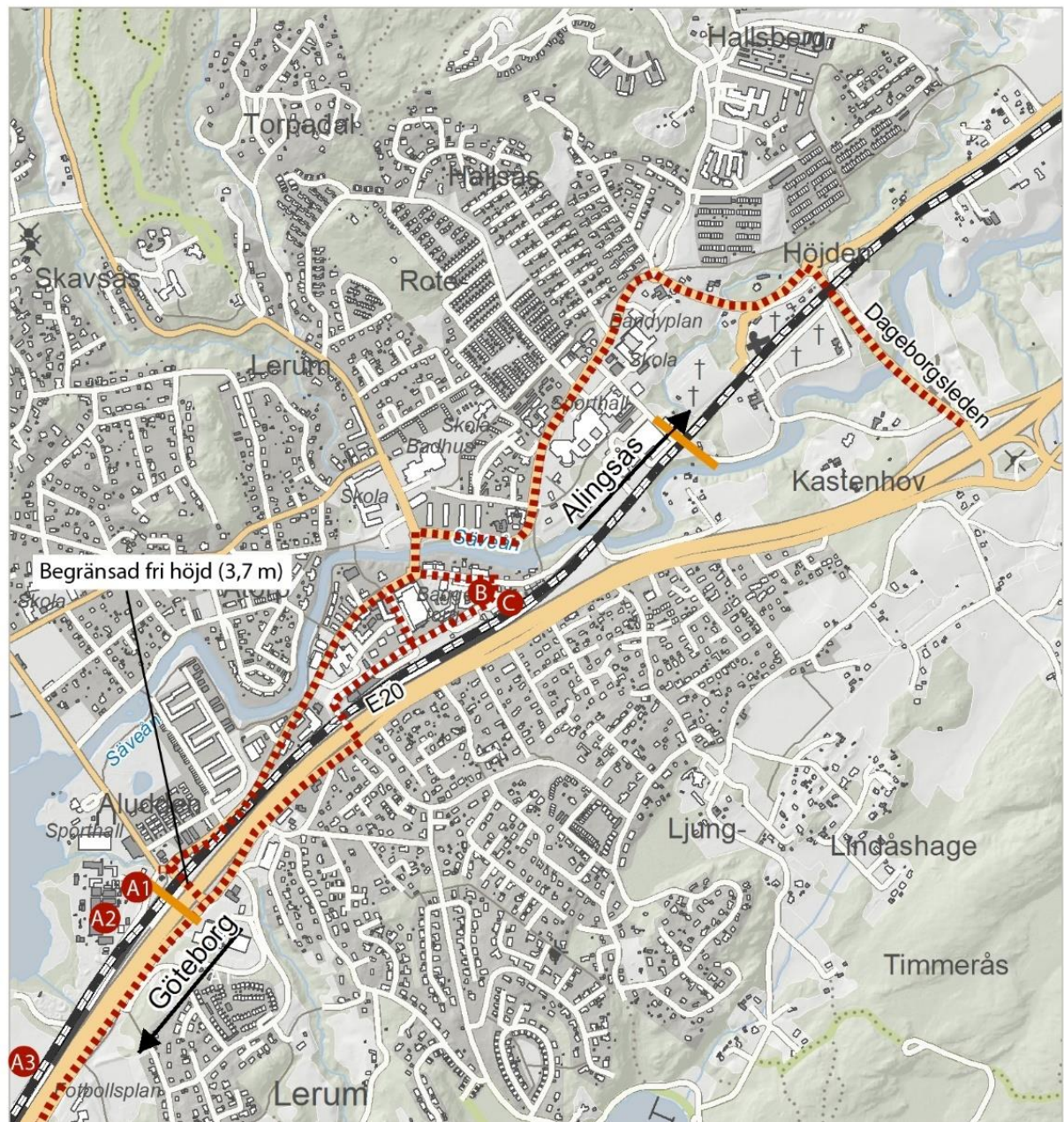
# Preliminär samlad bedömning

- Förslaget bedöms sammantaget medföra:
  - **bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls**, med ökad kapacitet och mindre känslighet för störningar på Västra stambanan
  - **bidra till att det så kallade hänsynsmålet uppfylls** med 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 det är under **byggtiden** som störst påverkan och negativa effekter kan uppstå, men detta är oundvikligt vid en centralt belägen byggarbetsplats.

# Byggtid

- Ombyggnad sker i etapper
- Tågtrafiken kommer i princip att gå som vanligt, med undantag för kortare avstängningar för t ex växelinläggning. Viss påverkan på trafiken på E20.
- Ytor utanför järnvägsfastigheten för etablering och upplag behövs, i anslutning till arbetsplatsen
- Transporter av massor och material till och från arbetsplatsen
- Buller och vibrationer
- Damning
- Byggdagvatten
- Nattarbeten

# Transporter under byggtid



# Remiss – möjlighet att lämna synpunkter

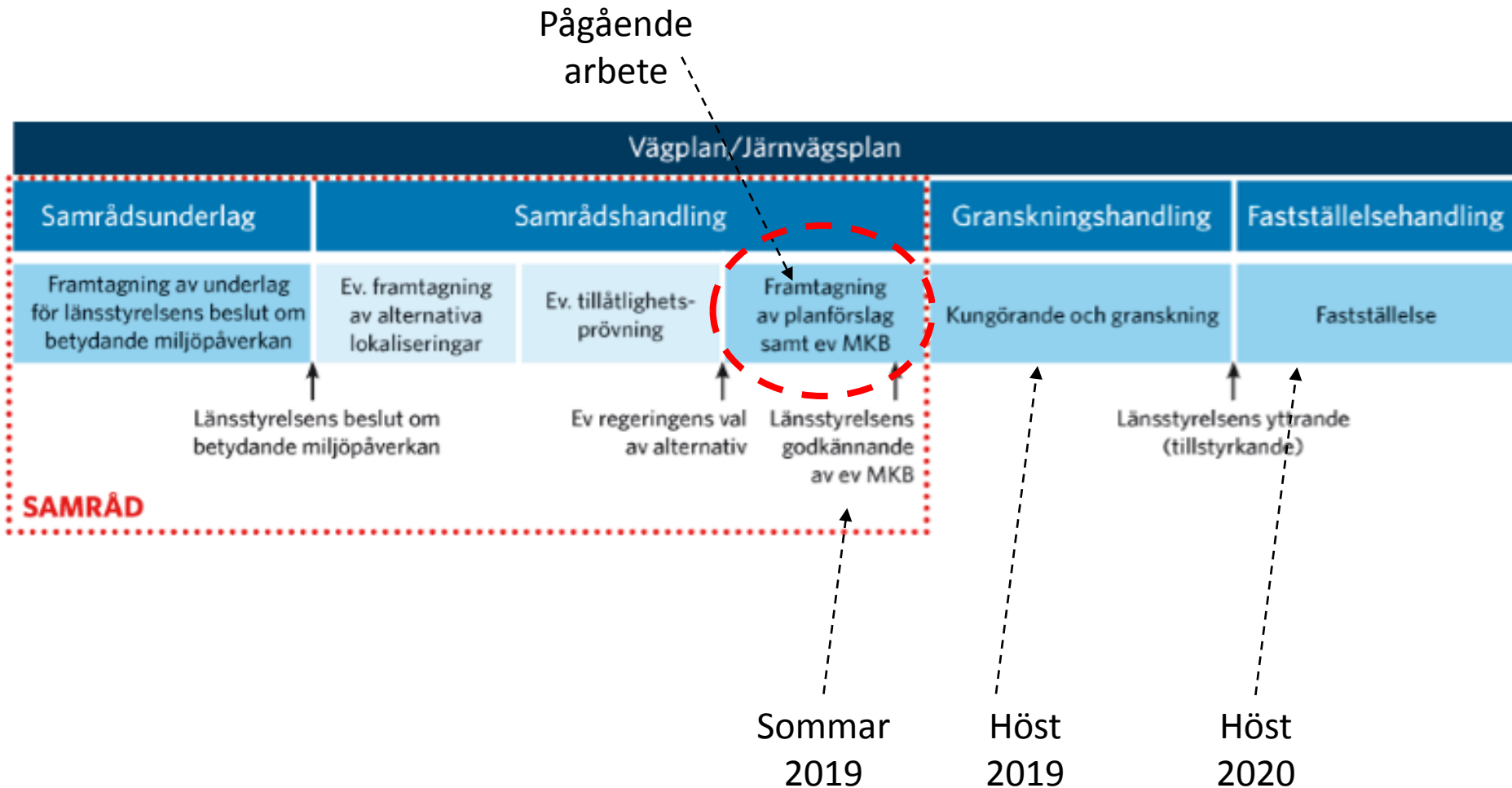
- Under remisstiden finns ett antal dokument publicerade på Trafikverkets hemsida för att myndigheter, organisationer och allmänheten ska kunna lämna synpunkter. <https://www.trafikverket.se/>
- Dokumenten finns även utskrivna på
  - Lerums kommun
  - Trafikverket i Göteborg
- Remisstid är 18/1-**19/2** 2019



# Publicerade handlingar

- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Illustrationskartor med preliminära plangränser
- Fördjupningsmaterial
  - PM Naturvärdesinventering
  - PM Landskapsanalys
  - PM Risk
  - PM Kulturarvsanalys
  - PM Markmiljöundersökning
  - MUR Markmiljö
  - MUR Geoteknik
  - Tekniskt PM Geoteknik
  - PM Gestaltungsprinciper

# Fortsatt planläggning





# Fortsatt planläggning, byggtid och finansiering

- Efter fastställd Järnvägsplan görs bygghandlingar och entreprenör upphandlas
- Projektets planerade byggtid bedöms till cirka två år och är planerad till år 2022-2024.
- Projektet finansieras av Trafikverket genom Nationell transportplan 2014-2025.

## 4. Kort gemensam frågestund

# 5. Möjlighet att ställa frågor i mindre grupper