

Järnvägsföreningen i Lerum
Hilleforsvägen 2
443 65 Lerum
2013-03-11

Trafikverket
Ärendemottagningen
Planprovning
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Yttrande över förslag till järnvägsplan avseende förbigångsspår i Stenkullen

TRV 2012/1996

Järnvägsföreningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till järnvägsplan avseende förbigångsspår i Stenkullen.

Järnvägsföreningen noterar att i princip alla synpunkter som tidigare lämnats av olika intressenter, lämnats utan åtgärd. Detta ger intrycket av att TRV inte vill ha synpunkter utan snarast vill ha accept för sitt planförslag. Av olika anledningar passar det tydligen inte TRV att beakta berättigade invändningar. Detta kan knappast ha varit avsikten med de planrutiner som TRV skall följa.

Järnvägsföreningen har i sin analys visat att en lokalisering av förbigångsspåren öster om tunnelarna i Ubbared innebär stora fördelar, inte minst ekonomiska, framför en lokalisering i Stenkullen.

Enligt Järnvägsföreningens uppfattning är skillnaderna mellan förbigångsspår i Ubbared och Stenkullen framför allt:

- Ubbared ligger i ett nästan obebyggt område där endast obetydliga störningar för allmänhet och natur kan uppstå. Man kan placera de två nya spåren så långt från de befintliga att byggnadsarbetena kan genomföras utan störningar av pågående tågtrafik. Alla arbeten förutom inkoppling av växlarna kan göras färdiga innan ingrepp i befintliga spår- och elinstallationer behöver göras.
- I Ubbared erbjuds tillfart för arbetsfordon och maskiner till båda sidor av banan på befintliga vägar. Banan kan korsas på den väg som går över östra tunneln.
- På banan passerar 232 tåg varje dygn. Om förbigångsspåren placeras i Stenkullen innebär det att också befintliga spår påverkas eftersom dessa skall sidoflyttas ett antal meter på en dryg kilometer lång sträcka med stor påverkan på pågående tågtrafik. Även den befintliga landsvägen skall flyttas och delvis ersättas av en nyanlagd väg. Genom att krympa avståndet mellan de nya spåren och den flyttade vägen får man en mycket trång arbetsplats. Närheten till en högtrafikerad järnväg med tillhörande strömsatta ledningar samt el- och signalanläggningar i bruk, utgör avsevärda hinder för ett rationellt arbete vilket innebär att arbeten kommer att kosta mycket pengar.

- Trafikverket (TRV) genomförde hösten 2012 reparationsarbeten på Västra Stambanan öster om Töreboda. Trots att det passerar färre tåg på denna bandel än vid Stenkullen innebar arbetena stora problem för allmänhet och godstrafik på grund av inställda tåg och förseningar mm. Det torde uppstå värre störningar under mycket längre tid genom spårarbetena i Stenkullen än vid Töreboda.
- TRV saknar en övergripande plan över var man vill bygga de två nya spåren mellan Göteborg och Alingsås, men sannolikt kommer de att gå någonstans mellan Mjörn och Håvraaviken i Sävelången. Då skulle Ubbared kunna integreras i den framtida banan. Byggs förbigångsspåren i Stenkullen blir de obehövligen inom relativt få år och en stor investering kommer att vara gjord till ingen nytta.
- De geotekniska problemen som eventuellt kan uppstå vid Ubbared bedöms av Järnvägsföreningen som måttliga och torde lätt kunna bemästras med modern teknik. Den sättning som inträffade vid dubbelspårsutbyggnaden 1913 hade med dagens maskinutrustning inte varit besvärande. I Stenkullen har TRV konstaterat att endast ett fåtal meter från planerad järnvägsbank finns lermassor som begränsar utbyggnadsmöjligheterna.
- TRV framhåller att placeringen av förbigångsspåren i Ubbared skulle vara mindre lämplig av trafiktekniska orsaker. Järnvägsföreningen har med åberopande av en utredning av konsultfirman Arosrail (vilken delgivit TRV), visat att man med måttliga ändringar av växlar och signalsystem i Sävenäs kan lösa dessa problem. Ur trafikal synpunkt har Ubbared den fördelen att det ligger exakt mitt emellan Sävenäs och nästa förbigångsspår i Algutsgården öster om Alingsås.
- Stenkullen ligger vid den mest trafikerade delen av Västra Stambanan (Floda – Göteborg). Att placera förbigångsspåren i Stenkullen innebär att de tåg som skall stanna och starta måste bromsa och accelerera på huvudbanan vilket tar lång tid och stjäl bankapacitet. Färre tåg passerar Ubbared och olägenheterna blir därigenom något mindre.
- Ur miljösynpunkt är Ubbared överlägset. Här finns endast ett bostadshus och sträckan ligger i en bergskärning som ger ett effektivt bullerskydd. I Stenkullen placeras spåren mitt i en tätort med otillräckligt bullerskydd. Angränsande Sävås naturreservat (riksintresse) är redan idag hårt bullerutsatt från järnvägen och detta buller kommer att öka då tågen passerar växlar samt vid start och inbromsningar.
- Järnvägsföreningen har beräknat att Ubbaredsalternativet är 100 – 150 miljoner kronor billigare än Stenkullen. En del av skillnaden förklaras av att i Ubbared krävs inte en nyanlagd väg, inlösen av hus samt flyttning av befintliga spår. Även anläggningsarbetena bedöms bli avsevärt billigare eftersom arbetena i Ubbared kan ske ostört av pågående trafik. Beräkningarna har stämts av med motsvarande kostnadsuppgifter från bl.a. Botniabanan.

Järnvägsföreningen motsätter sig bestämt att förslaget till järnvägsplan fastställs. Ubbared som lokaliseringsort är likvärdigt med Stenkullen ur trafikal synvinkel. Att bygga förbigångsspår i Stenkullen är dyrare och ger långsiktigt en betydligt sämre nytta än att bygga det i Ubbared. Dessutom innebär ett genomförande av planen i Stenkullen betydande bullerstörningar samt störningar vid växlingar och start och inbromsningar av tunga godståg.

Björn Stahre
Järnvägsföreningen