

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 STENKULLEN

2018-02-10

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Synpunkter på samrådsunderlag för vändspår Floda/Lerum TRV 2017/43687

Järnvägsföreningen har i yttrande 2018-05-24 lämnat synpunkter på det då presenterade samrådsunderlaget. De synpunkter som föreningen då hade avsåg främst buller, influensområdets omfattning, vibrationer samt ekonomi.

Järnvägsföreningen kan konstatera att Trafikverket (TRV) beklagligtvis inte i någon omfattning beaktat föreningens synpunkter.

Banverket presenterade mot slutet av 00-talet ett förslag att bygga förbigångsspår i Stenkullen och Lerum. Järnvägsförening fick 2009 tillfälle att träffa generaldirektören Minou Akhtarzand för att diskutera järnvägen Göteborg - Alingsås, bland annat dessa förbigångsspår. Efter detta möte slopades förbigångsspåret i Lerum medan förbigångsspåret i Stenkullen byggdes, ett spår som idag inte är speciellt frekventerat

I TRV omfattande presentation av samrådsunderlaget på Torpskolan 2019-01-23 saknades viktig information och utredningar.

Enligt miljömedicinsk expertis är vibrationerna ett stort hälsoproblem. Angående vibrationerna hänvisades under informationsträffen till pågående mätningar. Det slogs fast att utbyggnaden är att ses som en **väsentlig ombyggnad** vilket innebär **strängare krav** på lägre vibrationer. Dessa innebär bland annat att nattetid (22.00 - 06.00) tillåts upp till 0,4 mm/sek högst fem gånger. Av tidigare genomförda vibrationsmätningar i kommunen kan föreningen konstatera att detta värde överträffas på ett relativt stort antal fastigheter.

Enligt TRV skall vibrationsutredningarna koncentreras till de områden som utifrån geotekniska förhållanden bedöms vara känsliga. Järnvägsföreningen ifrågasätter om det enbart är i dessa områden som husen vibrerar. Föreningen vill se en heltäckande vibrationsutredning som omfattar även områden som inte är geotekniskt känsliga.

Kartläggningen av vibrationerna är ännu inte klar, liksom förslag till åtgärder mot vibrationerna. Kostnaderna för att åtgärda vibrationsproblemen kan därför ännu inte vara beräknade. Ansvarig konsult bekräftade att åtgärderna kan komma att bli mycket dyrbara. Enligt projektledaren skall åtgärderna vara samhällsekonomiskt motiverade för att TRV skall genomföras dem. Men vad gör TRV om åtgärderna inte är samhällsekonomiskt lönsamma och hur vet man detta?

I utredningen konstateras att samhällsekonomiska beräkningar inte kommer att göras för projektet i Lerum. Istället hänvisas till en översiktlig bedömning som gjorts för hela sträckan Göteborg - Skövde. Det finns inte heller någon säker beräkning av den totala kostnaden för utbyggnaden i Lerum. 290 milj. kronor (2013 års penningvärde) nämndes av projektledaren. Men eftersom en stor del av kostnaderna berör skyddsåtgärder mot buller och vibrationer kan den totala kostnaden lätt närma sig en halv miljard kronor. I ett sådant läge måste man ställa sig frågan om projektet alls är lönsamt att genomföra.

Järnvägsföreningen efterlyser en samhällsekonomisk kalkyl för Lerumsprojektet. Hur kan TRV annars hävda att insatser mot bulleer och vibrationer skall vara samhällsekonomiskt motiverade?

En åtgärd som radikalt skulle minska buller och vibrationer är en sänkning av hastigheten för godstågen genom Lerum. Denna åtgärd avfärdades av projektledaren därför att den skulle påverka andra tågs hastigheter. På vad sätt klargjordes inte. Det finns idag ett förbigångsspår i Stenkullen som inte är speciellt frekventerat och som skulle kunna vara en komponent i en bättre planering av gods- och persontågens tidtabeller med syfte att sänka godstågens hastighet. Det bör undersökas på vad sätt detta förbigångsspåret i Stenkullen kan utnyttjas effektivare och även av persontrafiken.

Inom 15 år planeras tågstyrningssystemet ERTMS att införas på Västra Stambanan. Detta kommer att påverka möjligheterna att planera tågtrafiken bättre samt öka möjligheterna till tätare trafik och därmed differentierade tåghastigheter. Järnvägsföreningen efterlyser en studie av vad en sänkning av godstågshastigheten skulle innebära.

Planområdets utsträckning är begränsat till omkring 500 meter på ömse sidor om utbyggnadsområdet. Det innebär att bland annat ett bostadsområde med ett stort antal radhus och en kyrka faller utanför ansvarsområdet. De boende får med TRV förslag även i fortsättningen en järnvägstrafik som blir allt mer störande. Järnvägsföreningen vill utöka gränsen till 1000 meter.

Enligt Järnvägsföreningens uppfattning finns stora tveksamheter och osäkerheter i projektet. Föreningen ser en risk i att så mycket pengar investeras i befintlig bana på en rad olika mindre delprojekt, att det blir till nackdel för en satsning på en **nödvändig utbyggnad av fyra spår hela sträckan Göteborg – Alingsås.**

En utbyggnad av två nya spår i tunnel norr om sjön Aspen skulle lösa alla vibrations- och bullerproblem under förutsättning att fjärrtågen använder tunnel.

Järnvägsföreningen i Lerum

/ Björn Stahre