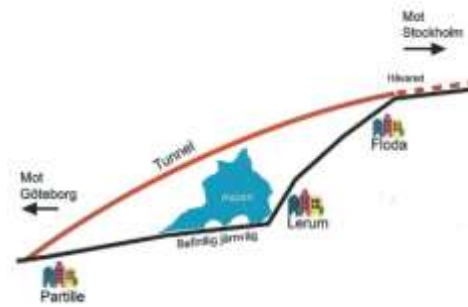


[Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum](#)

c/o BAS, Hilleforsvägen 2  
443 61 Stenkullen

## Katastrofala skredrisker i Lerums centrum



### **”Ny tågkatastrof i Lerums centrum!**

*Ett skred har inträffat några hundra meter öster om kommunhuset i Lerum. Skredet har tagit med sig ett av de många passerande godstågen ner i närliggande Säveån. Räddningstjänsten är på plats och meddelar att en tankvagn med frätande vätska börjat läcka och riskerar att förorena ån och sjön Aspen. Skredmassorna proppar igen ån vars vatten nu bräddar över stora delar av närliggande ytor och som kommer att få katastrofala konsekvenser”.*

**Järnvägsföreningens varningar, sedan 20 år tillbaka, har blivit besannade!**

**Realismen i denna fiktiva händelsebeskrivning** får stöd av geotekniska undersökningar, utförda av Statens geotekniska institut / SGI (*Skredrisker i ett förändrat klimat - Säveån, del 1: Sammanfattning och kartredovisning*. 2019-03-28, uppdaterat: 2021-04-21).

Risken för och konsekvenserna av skred skulle bli stor för befintlig bebyggelse samt Västra Stambanan och E20.

I Lerums centrala delar är 7% av marken klassad som högsta risknivå för skred. På nämnda sträcka finns kvicklera, som gör att skredutbredningen kan bli mer än 150 meter, på båda sidor om Säveån. Inom detta område ligger Västra stambanan och den planerade utbyggnaden av Lerums station. Också känsligheten för klimatpåverkan bedöms som stor inom samma område beroende på variationer i Säveåns strömningshastighet med erosion som följd i ytter - innerkurvor samt på de geologiska förhållandena i åbotten.

**Sannolikheten för skred**, uttrycks som en säkerhetsfaktor SI - S5. Redovisas S5 är sannolikheten för skred påtaglig. I områden med den högsta sannolikhetsklassen (S5) kan redan en liten påverkan innebära att skred inträffar, t.ex. ökande regnmängder i ett fuktigare klimat liksom en ökad markbelastning.

Konsekvenser av skred redovisas på en skala mellan K1 - 5. Förekommer klass 5 är sannolikheten för skred påtaglig med katastrofala konsekvenser.

På SGI:s redovisade kartor framgår att kombinationen S5/K5-3 förekommer utmed ån/stambanan - 900 m väster och 900 m öster om kommunhuset. Skred- och konsekvensrisken utmed denna sträcka klassas som katastrofala. (**Bilaga, Kartor**).

**SGI bekräftar att problembilden** förändras om man vidtar åtgärder i form av massavlastningar, släntutflackningar, eller påför nya markbelastningar t.ex. vid en ev. utbyggnad av Lerums station.

**SGI bekräftar också att resultaten i dokumenten inte tar hänsyn till att redan skredriskklassade ytor utsätts för varierande grad av vibrationer från godstågstrafiken.**

**Ett ökande antal godståg, som blivit längre och tyngre** och som körs i högre hastighet ger ökande markvibrationer vilket kan bli en utlösande faktor för skred. Lerum är till stor del

byggt på ett lager av torrskorpelera med god bärighet vilande på ett 20-30 m tjockt lager av vattenmättad och instabil kvicklera.

I kombination med förutspådda ökande regnmängder i ett fuktigare klimat och stigande nivåer i Sävån ökar skredrisken ytterligare inom angivet riskområde.

**Trafikverket eller kommunen borde skyndsamt låta utreda konsekvenserna** av ökande markvibrationer i områden som redan klassats som katastrofområden, enligt SGI:s dokument. Ytterligare en utredning bör bedöma konsekvenserna av ökande markbelastning som en ev. utbyggnad av Lerums station ger upphov till. Utbyggnaden innebär att ännu fler godståg passerar kommunen, vilket ytterligare ökar dagens påtagliga risk för skred med katastrofala konsekvenser. Inlednings-scenariot kan därmed bli verklighet.

Dagens beslutsfattare kan inte räkna med att kunna urskulda sig med de numera klassiska orden "Vi såg det inte komma". De kunskaper som förmedlas genom omfattande SGI-dokument, om geotekniska risker utmed Västra stambanan, är tillräckligt tydliga. Därtill bör Försiktighetsprincipen enligt Miljöbalken och artikel 191 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas.

**Föreningens, snart 20 år gamla förslag** till kompletterande dubbelspår i tunnel norr om sjön Aspen, föreslås ges högsta prioritet, då godstransporterna kan dirigeras om till denna "Grödingelösning".

Vad filosofen Edmund Burke inte visste när han skrev *Ingen har gjort ett större misstag än han som inte gjorde något, eftersom han trodde att han kunde göra så lite* skulle passa precis på turerna kring Västra Stambanan.

#### **Lösningar på problemet måste därför vara:**

- att omedelbart halvera godstågens fart på aktuell sträcka
- att snarast påbörja projekteringen av en järnvägstunnel norr om Aspen
- att eliminera riskerna för skred på platser som ger katastrofala effekter på järnvägen
- att stoppa utbyggnaden av Lerums station

Tankesmedjan / Järnvägsföreningen i Lerum  
*Björn Stahre*, ordf. *Lennart Wassenius*, vice ordf.