

Järnvägsföreningen i Lerum  
c/o Britannia  
Hilleforsvägen 2  
443 61 Stenkullen  
2023-04-26

Generaldirektör Roberto Maoirana  
Trafikverket  
781 89 Borlänge

## **Svar på skrivelse angående vibrations- och bullerproblem i Lerum**

Dnr: TRV2023/34312

*Du skriver i ditt svar till Järnvägsföreningen: ”Med tunga och viktiga transportstråk följer också utmaningar att se till att de störningar som kan uppträda i form av buller och vibrationer hålls inom de nivåer och riktvärden som riksdag och regering beslutat om”.*

Detta citat är Järnvägsföreningen fullständigt överens med dig om. Grundproblemet är att hus och järnväg på sträckan Lerums Kyrka till sjön Aspen som ca 3 km är grundlagda på runt 20 m kvicklera med endast ett tunt torrsikt vid markytan. Vibrationsmätningar har skett på denna sträcka sedan drygt 20 år tillbaka.

Man kan se en tydlig trend med ökande vibrationer under årens lopp. I dag har många hus vibrationsvärden som överskrider gränsen och måste lösas in. Tunga godståg skapar vibrationer som ger vågrörelser i hela det underliggande skiktet av kvicklera. Alla hus som inte är grundlagda med pålning till berggrunden påverkas av denna vågrörelse. Ett sådant exempel är Lerums Gymnasium, ett stenhus, som genom vibrationerna p.g.a. sin tyngd sakta sjunker ned i kvickleran och nu måste rivas - en miljardaffär för kommunen.

Sveriges Geologiska Institut (SGI) Har sedan 2009 av regeringen tilldelats medel för att kartlägga tre av Sveriges mest skredfarliga områden. År 2017 gav SGI ut publikationen 38:1 som belyser förhållanden i Säveån.

SGI redovisar att kvicklera finns upp till 150 m på båda sidor om Säveån från Kyrkan till Aspen. Hela denna yta klassas som S5 vilket betyder en påtaglig risk för skred och är sämre än vad som kan accepteras för hus eller anläggning

SGI har även en skala med K1 till K5 för bedömning av hur allvarligt ett skred påverkar samhället. K5 betyder att skredet påverkar järnväg eller motorväg och bedöms som en katastrof vilken med alla medel måste undvikas. Områden med bedömningen S5/K5 finns på tre ställen varav två där den aktuella spårutbyggnaden i Lerum skall ske.

SGI har även gjort bedömning att nuvarande klimatändring påverkar vibrationer och skred. För Västsverige är bedömningen ökade regnmängder med ett ökat vattenflöde i Säveån som följd, vilket i sin tur medför en ökad skredrisk i åns ytterbjörar.

Trafikverket har de senaste 20 åren varit på det klara med att kapaciteten med två järnvägsspår mellan Gbg och Alingsås inte är tillräcklig för lokal-, gods-, regional- och fjärrtrafiken för framtida behov. Lerums kommun har tidigare sagt bestämt nej till att lokaltågen skall ersättas med buss. Nu finns återigen förslag att lokaltågen skall lämna plats till godståg genom indragna stationer. Ökade mängder järnvägsburet gods som Trafikverket uppenbarligen tänkt gå via det synnerligen skredfarliga området i Lerums tätort.

Enligt Järnvägsföreningens uppfattning är riskerna med nuvarande järnväg genom Lerum fullständigt oacceptabla. Inlösen av fastigheter som Trafikverket uppenbarligen ser som ett bra alternativ, tar fullständigt död på Lerums centrala delar. Det finns egentligen bara ett alternativ. Bygg ytterligare två separata spår norr om sjön Aspen för gods och fjärrtrafik som inte går över skredfarliga områden. Katastrofer måste med alla medel undvikas. Till de geotekniska problemen kommer bullerstörningar över stora delar av centrala Lerum, förorsakade av de tunga godstågen.

I samtal med SGI framgår också att dokumenten redovisar de geotekniska förhållandena år 2019/2021. Dokumentens slutsatser kan förändras om man vidtar åtgärder i form av massavlastningar, släntutflackningar eller påför nya belastningar (sidospårsprojektet). Men i dokumenten tas inte hänsyn till att förändrade vibrationsförhållanden kan påverka skredriskerna.

Järnvägsföreningen delar inte Trafikverkets bild av sidospårsprojektet vid Lerums station. Järnvägsföreningen träffade Banverkets dåvarande GD, Mino Akhtarzand i Stockholm, 2009, för att diskutera fyrspar alt Grödingelösning i Lerum. Samtidigt passade vi på att framföra konstruktiv kritik mot "sidospårsprojektet", av följande skäl:

- byggtekniskt svårt och dyrt (endast nattarbete) samt väldigt farligt på grund av kvickleran.
- stör trafiken på Sveriges mest trafikerade bana under lång tid.
- att bromsa godstågen nedströms, i en av Stambanans brantaste backar kan visa sig vara en direkt utlösande faktor för skred

Två månader efter vårt Stockholmsbesök lades projektet ner. Men nu - 10 år senare - lanserar Trafikverket åter samma projekt. Varför?

Varför tar Trafikverket inte initiativ till följande:

- att avsluta sidospårsprojektet
- att omgående starta lokaliseringsutredningen, där målet är att få till en två spår norr om sjön Aspen. Trafikreservat finns inlagt i Partille och Lerums ÖP-planer, sedan 10 år tillbaka, och bygdens folk är medvetna och positiva till ett sådant projekt.

Björn Stahre  
Järnvägsföreningen i Lerum  
Ordförande

Leif Schjött  
Järnvägsföreningen i Lerum  
Geotekniker