

Västra stambanan, Göteborg - Skövde
Punktinsatser för effektivare tågtrafik

Förstudie

Förbigångsspår Lerum/Stenkullen

FÖRSLAGSHANDLING 2010-06-16



Referensgrupp:

Representanter för Länsstyrelsen, Lerums kommun och Västtrafik

Beställare

Utredningsledare:
Bitr. utredningsledare:
Rapport nummer

Trafikverket Investering

Per Rosquist
Hanna Hall
TRV 2010/34318

Konsult

Uppdragsansvarig:
Uppdragsnummer

WSP Samhällsbyggnad

Bo Näverbrant
5513/10122771

Kartmaterial

© Lantmäteriet Gsd - BV/1279
Ortofoto från Lerums kommun

Förord

Västra stambanan är en av Sveriges viktigare järnvägar. Banan har stor betydelse på såväl nationell som lokal och regional nivå. Genom snabbtågstrafiken knyter den ihop två av landets storstadsregioner. Den är en viktig länk för godtransporter mellan Mälardalen/Bergslagen och de norra delarna av landet samt Västsverige och Göteborgs hamn. Regional och lokaltågstrafik knyter ihop arbetsmarknaderna i Västra Götaland. Trafiktillväxten har varit stark under lång tid. Kapacitetsutnyttjandet är högt vilket leder till störningar. Nuvarande infrastruktur ger i princip inte möjlighet till trafikökningar under högtrafikperioderna morgon och eftermiddag.

Mot denna bakgrund är det viktigt att utveckla Västra stambanan på kort och medellång sikt.

Det förväntas ytterligare ökad efterfrågan på fler tåg då avregleringen av persontågstrafiken slår igenom fullt ut 2012, liksom en ökad efterfrågan av lokaltåg då trängselskatter införs i Göteborg 2013.

Denna förstudie, som handlar om att bygga förbigångsspår för godståg i Lerum/Stenkullen, är ett delprojekt i "Västra stambanan, Göteborg-Skövde, Punktinsatser för effektivare tågtrafik", som består av 8-10 olika åtgärder utmed sträckan. Åtgärderna kommer tillsammans att ge högre effektivitet, ge utrymme för fler tåg under högtrafik och bättre driftsäkerhet genom färre störningar och snabbare återställningsförmåga vid en försening.

Förstudien behandlar hur den fortsatta planeringen skall bedrivas. Målsättningen med arbetet är att byggnation skall kunna ske 2013.

Trafikverket
Juni 2010

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| FÖRORD | 3 |
| SAMMANFATTNING | 6 |
| 1 PROJEKTETS BAKGRUND OCH ÄNDAMÅL | 9 |
| 1.1 DAGENS SITUATION | 9 |
| 1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT | 10 |
| 1.3 FYRSTEGSPRINCIPEN | 10 |
| 1.4 ÖVERGRIPANDE MÅL | 11 |
| 1.5 ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL | 12 |
| 1.6 LAGSTIFTNING | 13 |
| 1.7 PLANERINGSPROCESSEN | 13 |
| 1.8 ANGRÄNSANDE PLANERING..... | 14 |
| 2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR | 15 |
| 2.1 AVGRÄNSNINGAR AV FÖRSTUDIEOMRÅDET | 15 |
| 2.2 BEFINTLIG JÄRNVÄG | 15 |
| 2.3 KRAV PÅ PLANERAD JÄRNVÄG | 16 |
| 2.4 BOENDE OCH VERKSAMHETER - SAMHÄLLSSTRUKTUR..... | 17 |
| 2.5 MILJÖ OCH HÄLSA | 19 |
| 2.6 SKYDDADE OCH SKYDDSVÄRDA OMRÅDEN | 23 |
| 2.7 RISK OCH SÅRBARHET..... | 24 |
| 2.8 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR | 24 |
| 3 REDOVISNING AV ALTERNATIV | 25 |
| 3.1 ÅTGÄRDSANALYS ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN..... | 25 |
| 3.2 STUDERADE ALTERNATIV | 27 |
| 3.3 AVFÄRDADE ALTERNATIV | 32 |
| 4 EFFEKTER AV ALTERNATIVEN | 34 |
| 4.1 FUNKTIONALITET OCH TRAFIKERING | 34 |
| 4.2 OMGIVNINGSPÅVERKAN | 34 |
| 4.3 RISKBEDÖMNING..... | 36 |
| 4.4 MARKANVÄNDNING | 37 |
| 4.5 UNDERHÅLLSKONSEKVENSBEDÖMNING | 37 |
| 4.6 ANLÄGGNINGSKOSTNADER | 37 |
| 4.7 SAMHÄLLSEKONOMISK BEDÖMNING | 38 |
| 5 GESTALTNING | 39 |
| 6 SAMRÅDSREDOGÖRELSE | 40 |
| 7 SAMLAD BEDÖMNING | 43 |
| 8 FORTSATT ARBETE | 44 |
| 9 REFERENSER | 45 |

Sammanfattning

Projektets bakgrund och ändamål

Dagens situation

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den har stor betydelse såväl för den långväga persontågstrafiken som för det lokala resandet. Banan är även det viktigaste stråket till och från Göteborgs hamn.

Den ökade efterfrågan på attraktiva pendlingsmöjligheter och snabbtåg mellan storstadsregionerna samt fler godstransporter på järnväg, gör att kapaciteten på Västra Stambanan i praktiken har nått taket. Särskilt hårt belastade är sträckorna närmast Göteborg. Behovet av möjlighet för godståg att köra åt sidan på ett särskilt spår för att släppa förbi persontåg är stort. Det befintliga dubbelspåret med förbigångsspår i Lerum och i Floda, vilka inte uppfyller den standard som behövs, ger inte tillräckligt bra förutsättningar för detta.

För att fler tåg ska kunna gå under högtrafikperioderna gör Trafikverket nu en serie punktinsatser på sträckan Göteborg - Skövde. Det är insatser som kommer att ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet

Ändamål och projektmål

Baserat på nationella, regionala och lokala mål har ändamål och projektmål formulerats för punktinsatserna mellan Göteborg och Skövde. Ändamålet är att fler tåg skall kunna gå under högtrafikperioderna och därmed skapa attraktiva pendlingsmöjligheter, bidra till regionutveckling och bättre miljö. Projektmålen anger bl.a att punktinsatserna skall

- medverka till ett ökat resande med tåg på längre sträckor genom tätare fjärr- och regionaltågstrafik
- medverka till ett ökat kollektivtrafikåkande genom att restiden från dörr till dörr skall bli kortare och tillförlitligheten öka genom tätare persontågstrafik, fasta avgångstider och bättre punktlighet
- bidra till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och därmed bidra till minskade utsläpp genom att ge plats för fler godståg dagtid.

Planeringsförutsättningar

Förstudien avser en utbyggnad av två förbigångsspår, ett i riktning mot Göteborg och ett i riktning mot Stockholm, ungefär mitt på sträckan Göteborg – Alingsås. Utredningsområdet är uppdelat i två delområden, då en tänkbar placering av spårgeometriska skäl är begränsad till en sträcka i tätorten Lerum och en i Stenkullen.

Kommunala planer

Lerums kommun har planer på ett nytt resecentrum i Lerums centrum. Man strävar även efter förbättrad kontakt mellan norra och södra Lerum genom fler förbindelser över järnvägen och motorvägen. I Stenkullen nämns en flyttning av pendeltågstationen västerut i kommunens översiktsplan, men det finns inga planer på att genomföra detta under de närmaste åren. Utredningsområdet ligger norr om Stenkullens station.

Landskapets karaktär

I Lerum är samhället tydligt tudelat av den barriär som E20 och järnvägen utgör. Flera passager och större kontaktytor mellan delarna behövs. I övrigt är bilden av landskapet längs järnvägen i hela Säveåns dalgång präglad av den kulturmiljö som växt fram runt samhällena i Säveåns dalgång då järnvägen anlades i mitten av 1800-talet. Det öppna landskapet i Stenkullen bidrar till vackra utblickar.

Naturmiljö

I Stenkullen har Säveån ett Natura 2000 skydd och är såväl naturreservat som riksintresse för naturmiljön. Utredningsområdet i Lerum ligger inom järnvägsområdet, norr om detta flyter Säveån, som på denna sträcka är av riksintresse. Söder om utredningsområdet.

Kulturmiljö

Lerums stationsbyggnad, som uppfördes år 1892, har ett samhällshistoriskt värde. Trähusen på Brobacken nordöst om stationsbyggnaden är byggda under 1800-talets senare hälft. De ger tillsammans med järnvägen och stationen, den gamla landsvägen, Wamme bro och järnvägsbron över Säveån en bild av hur Lerums centrum har vuxit från by till samhälle tack vare järnvägens och landsvägens tillkomst. I Stenkullen är Vattenfallsbyns välbevarade tjänstebostäder representativa för de flyttbara bostäderna Vattenfall uppförde under 1950-talet.

Ljudmiljö och vibrationer

Boende utmed järnvägen i Lerum och Stenkullen är idag exponerade av buller från tågtrafiken. Åtgärder har utförts för hus med ljudnivåer över acceptabla värden i befintlig miljö. När ombyggnad sker kommer de riktlinjer som gäller för väsentlig ombyggnad att följas. Marken längs med järnvägen i utredningsområdena är på flera ställen vibrationskänslig och tunga godstransporter främst natetid upplevs som störande. Tidigare utredningar visar på att fastigheter i närheten av järnvägen är vibrationsstörda.

Företrade områden

Inom befintliga banvallar kan olika föroreningar förekomma. En olycka inträffade inom spårområdet vid Lerums station i mitten av 1980-talet med bland annat läckande transformatorolja och diesel från vilken rester kan finnas kvar.

Redovisning av alternativ

Vid analysen av hur identifierade problem och brister kan lösas har tänkbara åtgärder som nyttjar befintliga transportsystem prövats enligt fyrstegsprincipen. Det visar sig att sammantaget räcker inte åtgärder inom steg 1, åtgärder som utnyttjar transportefterfrågan och val av transportsätt och steg 2, åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät, till för att uppfylla ändamålet med projektet.

Trafiken på Västra Stambanan består av långsamma gods- och lokaltåg och snabba region- och fjärrtåg. Hastighetsskillnaden leder till kappkörningseffekter. För att dessa inte skall bli för stora, begränsas idag antalet till 8-9 tåg per timma och riktning, med hänsyn till blandningen av olika tågtyper. Ett sätt att med järnvägsförbättringsåtgärder, steg 3 enligt fyrstegsprincipen, skapa förutsättningar för att öka trafiken under högtrafik är att möjliggöra att tåg på ett planerat sätt kan passera varandra. Genom nya förbigångsspår, där godståg kan gå åt sidan för att bli passerade av snabbare tåg, tillsammans med övriga punktinsatser, bl.a att vartannat pendeltåg vid kvartstrafik vänder i Floda, skulle trafiken under högtrafik kunna ökas till ca 10 tåg per timma och riktning, vilket tillgodoser dagens behov av kapacitetsförstärkning.

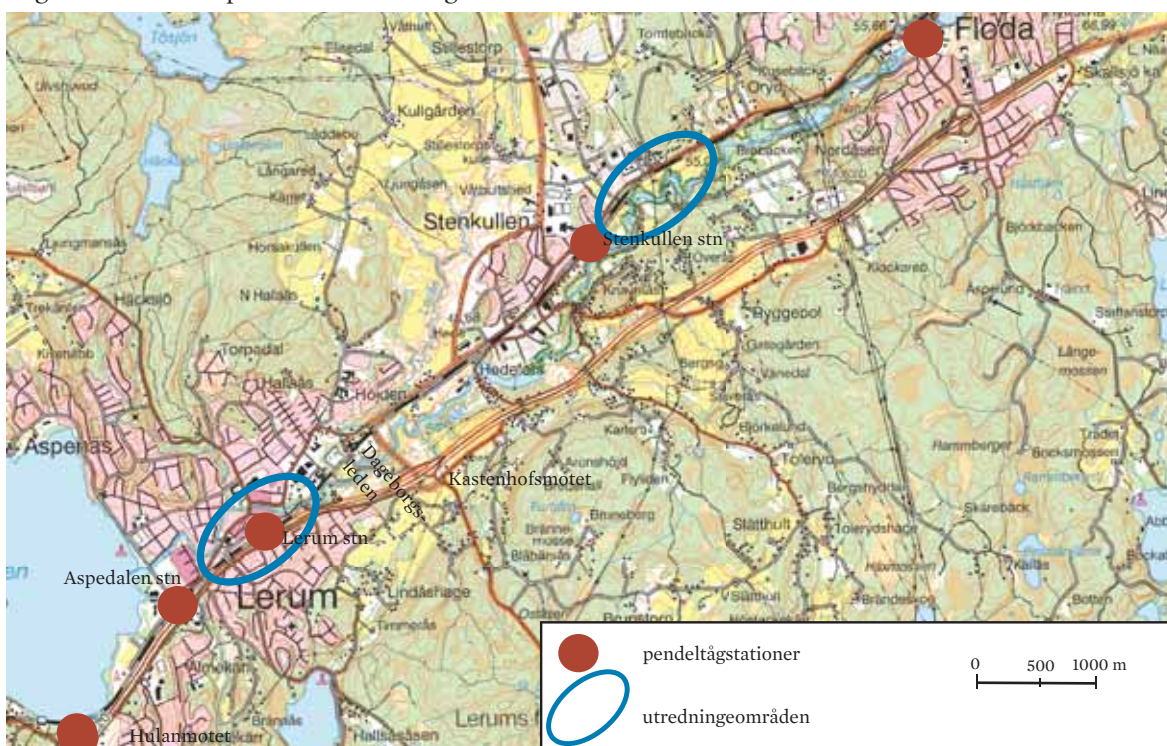
Studerade alternativ

Förbigångsspåret bör för att göra störst nytta ligga ungefär mitt emellan Göteborg och Alingsås, närmare bestämt mellan Floda och Aspen. Sträckor med lämpliga spärgeometriska förhållanden och fysiskt utrymme för nya spår finns i Lerum i riktning österut och i Stenkullen i båda riktningarna. Vid en utbyggnad av förbigångsspår i båda riktningarna i Stenkullen, alternativ 1, görs inga ombyggnader inom detta projektet i Lerum.

Alternativ 1 – två förbigångsspår i Stenkullen

I Lerum görs inga ombyggnader inom ramen för detta projektet. För att möjliggöra en långsiktig utveckling av trafiken på Västra stambanan kan Lerum på sikt behöva byggas om till en fyrsparstation. För att säkerställa att utrymme finns för en framtida utbyggnad bör inte utbyggnad av resecentrum inklusive bussterminaler ske närmare nuvarande järnvägsspår än cirka 10-15 meter.

I Stenkullen sker utbyggnaden på norra sidan av befintliga spår. Det befintliga genomgående spåret närmast Sävån byggs om till ett ca 800 m långt förbigångsspår i riktning västerut. Norr om befintliga spår byggs två nya spår, det ena för genomgående tågtrafik mot Alingsås och det längst norrut blir ett ca 800 m långt förbigångsspår i riktning österut. Stenkullenvägen med gång- och cykelväg flyttas norrut som mest cirka 10-15 meter på en ca 500 m lång sträcka till ett läge ca 10 m från närmaste spår. Det kan bli aktuellt med åtgärder mot buller och vibrationer.



Översiktskarta

Alternativ 2 – ett förbigångsspår i Lerum och ett i Stenkullen

Ett nytt ca 800 m långt förbigångsspår byggs i riktning västerut mellan befintliga järnvägsspår och motorvägen. Spår 1, mellan uppställningsspåret och genomgående spår mot Alingsås, blir kvar för operativa förbigångar mellan fjärrtåg och lokaltåg. Utbyggnaden av förbigångsspåret behöver anpassas till planerat resecentrum. Utbyggnad av resecentrum inklusive bussterminaler bör inte ske närmare nuvarande järnvägsspår än cirka 10-15 meter beroende på läge. Det kan bli aktuellt med åtgärder mot buller och vibrationer.

Även i detta alternativ sker utbyggnaden i Stenkullen helt norr om befintliga spår. Ett nytt förbigångsspår i riktning österut byggs norr om de befintliga. Stenkullenvägen med gång- och cykelväg flyttas som mest ca 5-10 m norrut på en ca knappt 500 m lång sträcka till ett läge ca 10 m från närmaste spår. Det kan bli aktuellt med åtgärder mot buller och vibrationer.

Effekter av alternativen

Den sökta trafikeringsfunktionen, förbigångar av godståg i båda riktningarna mellan Floda och Aspen på bandelar där de geometriska kraven är uppfyllda, tillgodoses lika väl i båda alternativen. Påverkan av tågtrafiken under byggtiden kan förväntas bli måttlig i alternativ 1, då hela utbyggnaden sker på en plats medan de blir större i alternativ 2, då utbyggnaden sker på två platser. Alternativ 1 ger möjlighet till större flexibilitet i Lerum för framtida utveckling av järnvägen medan alternativ 2 begränsar möjligheterna i detta avseende.

Omgivningspåverkan kommer att bli likartad i de två alternativen. Landskapsbilden i Lerum påverkas inte alls i alternativ 1 och i alternativ 2 föreslås utbyggnaden ligga mellan motorvägen och E20 vilket inte medför någon större förändring av landskapsbilden. Alternativ 2 medför ett större intrång i landskapet i Stenkullen eftersom mer mark behöver tas i anspråk. Eftersom bullerskärmar kan komma ifråga på flera ställen får utformningen av dessa en betydelse för landskapsbilden.

Vare sig alternativ 1 eller alternativ 2 bedöms medföra någon påverkan på värdefull naturmiljö i Lerum. I Stenkullen sker föreslagen utbyggnad norrut och därmed medför inte projektet någon direkt påverkan på de skyddade områdena (Natur 2000, naturreservat, riksintresse för naturvård). Det finns däremot en risk för indirekt påverkan under byggskedet, främst genom grumling. Det bedöms dock finnas rimliga förebyggande skyddsåtgärder att vidta för att undvika påverkan. Detta kommer att studeras vidare i nästa skede.

Kulturmiljön i Lerum påverkas inte i något av alternativen. Vid Vattenfallsbyn i Stenkullen sker ett intrång på de närmast liggande fastigheterna. Intrånget tillsammans med buller- och vibrations-situationen innebär troligen en flyttning av byggnaderna och/eller inlösen av fastigheterna i båda alternativen.

I alternativ 1 sker inga förändringar av buller- och vibrationsförhållandena i Lerum med anledning av detta projekt. När det gäller Lerum i alternativ 2 och Stenkullen i båda alternativen finns redan i nuläget miljöer som exponeras för höga bullernivåer respektive är störda av vibrationer från järnvägen. Riktlinjerna som finns för väsentlig ombyggnad av järnväg är projektets målsättning att följa och de skyddsåtgärder som är effektivast för att nå dessa mål kommer att användas inom ramen för detta projekt. Effekterna av projektet är att generellt kommer färre personer att vara buller- och vibrationsstörda efter utbyggnaden.

Risken att påträffa förorenad mark är något större i alternativ 2, då arbetena delvis utförs inom det område på Lerums stationsområde, där en olycka inträffade på 1980-talet.

Effekterna av en olycka med farligt gods på tredje person bedöms inte förändras då barriärer i form av bullerskärmar kommer att anläggas, eventuellt minskar risken. Risken för urspårning i området ökar marginellt då ytterligare växlar anläggs för förbigångsspåren.

I Lerum sker ingen förändring av markanvändningen i alternativ 1, handlingsfriheten vid fortsatt planering av resecentrum och stationsområde är större än i alternativ 2. För båda alternativen gäller att det i framtiden kan bli aktuellt med en utbyggnad till fyrspårsstation i Lerum, vilket skall tas hänsyn till i det fortsatta arbetet. I Stenkullen krävs i båda alternativen en flyttning av Stenkullenvägen norrut på en ca 500 m lång sträcka, vilket innebär att mark tas i anspråk på de närmast vägen liggande fastigheterna i Vattenfallsbyn.

Totalkostnaden för alternativ 1 är bedömd till ca 180 Mkr och för alternativ 2 till 310 Mkr Prisnivå 2008-06. Hela objektet med ett tiotal punktinsatser mellan Göteborg och Skövde visar en samhälls-ekonomisk god lönsamhet.

Sammantaget förordas alternativ 1, då såväl ändamål som projektmål uppfylls och störningar under utbyggnaden bedöms bli mindre än i alternativ 2. Alternativ 1 har även lägst kostnad.

1 Projektets bakgrund och ändamål

I detta kapitel beskrivs vilka behov och problem som skall analyseras, uppställda mål för projektet samt den lagstiftning och de formella processer som styr arbetet.

1.1 Dagens situation

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den har stor betydelse såväl för den långväga persontågstrafiken mellan Västsverige och Stockholm/Mälardalen som för regionalt resande och det lokala resandet inom Göteborgsregionen med pendeltågtrafik på sträckan Göteborg – Alingsås. Banan är även det viktigaste stråket till och från Göteborgs Hamn, vilken är Nordens största, och som gör Västra Götaland till landets mest framträdande exportregion.



Västra stambanan mellan Göteborg - Stockholm

Efterfrågan på attraktiva pendlingsmöjligheter, en ökad persontågtrafik med snabbtåg mellan storstadsregionerna och fler godstransporter på järnväg gör att den redan ansträngda kapaciteten på Västra Stambanan snart når taket. Godstrafiken är sedan några år tillbaka öppen för konkurrens, vilket innebär att flera olika järnvägsföretag bedriver trafik och att de olika företagens önskemål om tidtabellslägen ofta kommer i konflikt med varandra. Från 2011 kommer även persontrafikmarknaden att öppnas upp för konkurrens. Detta leder till att fler järnvägsföretag kommer att konkurrera om attraktiva tidslägen, framförallt under högtrafik.

Den omfattande trafiken på Västra Stambanan medför under högtrafik, morgon och eftermiddag, alltför ofta driftstörningar med förseningar som

följd. Framförallt gäller detta sträckorna närmast Göteborg med den omfattande pendeltågtrafiken men återverkningarna uppstår längs hela linjen till Stockholm. Störningarna drabbar alla typer av tåg, såväl region- och snabbtåg, som godståg och pendeltåg. Samtidigt ökar efterfrågan på en mer tillgänglig och tillförlitlig tågtrafik. När ett tåg blivit försenat påverkas många andra tåg. Banans återställningsförmåga är begränsad och kvaliteten i trafiken försämras. Tågens olika hastighet gör att de kör ikapp varandra.

Behovet av förbigångar, i första hand möjlighet för godståg att köra åt sidan på ett särskilt spår för att släppa förbi persontåg, är stort. Det befintliga dubbelspåret ger inte tillräckligt bra förutsättningar för detta. På sträckan Alingsås - Göteborg finns idag förbigångsspår i Lerum och i Floda. Spåret i Lerum är avsett för tåg med riktning mot öster och ligger alldeles före en 3 km lång backe med maxlutning, vilket innebär att godståg som stannar i Lerum tar lång tid på sig för att komma upp i marschfart. Spåret i Floda för tåg mot Göteborg är för kort att kunna användas av långa godståg. Dessutom används spåret för vändning av lokaltåg vilket innebär att det ofta är "upptaget" under högtrafik.

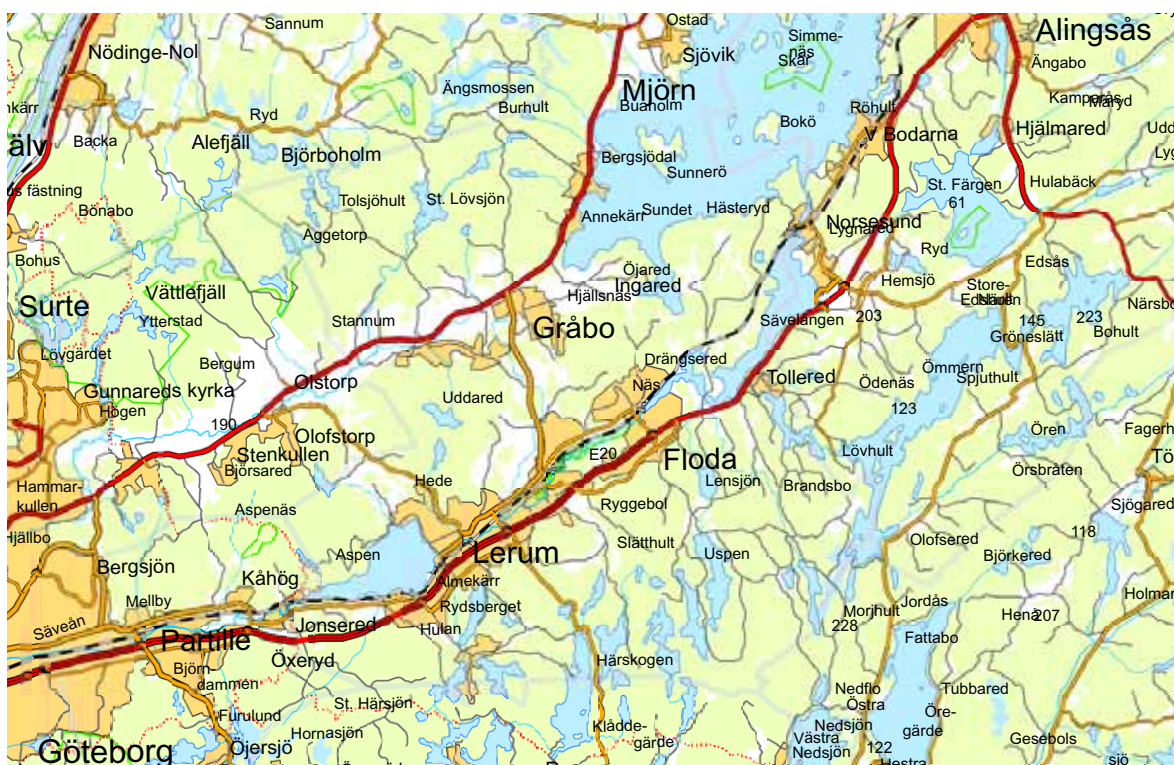
För att fler tåg ska kunna gå under högtrafikperioderna och därmed skapa attraktiva pendlingsmöjligheter samt bidra till bättre miljö och regionutveckling gör Trafikverket nu en serie punktinsatser på sträckan Göteborg - Skövde. Det



Punktinsatser på sträckan Göteborg - Skövde

är insatser som kommer att ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet. Sammanlagt rör det sig om ett tiotal åtgärder som inriktar sig på såväl godstrafik som persontrafik.

De åtgärder som är aktuella i detta delprojekt, förbigångsspår i Lerum/Stenkullen, tillhör de åtgärder som har fokus på godstrafik. Övriga sådana är förbigångsspår i Algutsgården/Torp och Remmenedal samt ny infart/utfart till Sävnes rangerbangård.



Översiktskarta på sträckan Göteborg-Alingsås

1.2 Tidigare utredningar och beslut

- Idéstudie Västra stambanan, delen Alingsås – Göteborg. Mars 2000.
- Förstudie Floda – Aspen. Mars 2001.
- Järnvägsutredning för fyrspar på sträckan Floda – Aspen. Augusti 2004. I juni 2009 beslutade dåvarande Banverket att den fortsatta planeringen för fyrspar på sträckan läggs ner. Genomförandetiden bedömdes alltför lång då behovet av att ge möjlighet för utveckling av person- och godstrafik kräver åtgärder i närtid.
- Fyrkopplade pendeltåg, Alingsås - Göteborg, Göteborg – Kungsbacka. December 2007.
- Plattformsförlängning av befintliga plattformar 2007.
- Stråkstudie Västra stambanan. Mars 2008.
- Framtida trångsektorsplan Göteborg-Alingsås. Mars 2009.
- Kapacitetshöjande åtgärder Göteborg-Skövde. Maj 2010.

1.3 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för järnvägstransportsystemet, som bygger på ett transportslagsövergripande synsätt i analyserna av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister.

Lösningar på identifierade problem inom transportsektorn skall prövas förutsättningslöst och åtgärder som nyttjar befintliga transportsystem skall alltid övervägas innan beslut om nya investeringar tas. Fyrstegsprincipen omfattar följande steg:

- 1 TRANSPORTEFTERFRÅGAN OCH TRANSPORTSÄTT
- 2 EFFEKTIVARE UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGSNÄTET
- 3 JÄRNVÄGSFÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER
- 4 NYINVESTERINGAR OCH STÖRRE OMBYGGNADER

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till järnvägstransportsystemets olika komponenter för att använda befintligt järnvägsnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3. Järnvägsförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig anläggning

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk.

1.4 Övergripande mål

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Riksdagen beslutade i maj 2009 om nya transportpolitiska mål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är "att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet". Målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet, som handlar om resans tillgänglighet, innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning skall medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet skall vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. För att uppnå detta mål krävs bl a med syftning mot det aktuella projektet att:

- kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Hänsynsmålet, som behandlar säkerhet, miljö och hälsa, innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning skall anpassas till att ingen skall dödas eller skadas allvarligt. Det skall också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. För att uppnå detta mål krävs bla med syftning mot det aktuella projektet att:

- antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransport området och luftfartsområdet minskar fortlöpande
- transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

Miljömål

Riksdagen har beslutat om en struktur för miljöarbetet och har fastställt 16 övergripande nationella miljö kvalitetsmål och cirka 70 nationella delmål. Miljö kvalitetsmålen har sikte på år 2020 och definierar det tillstånd för den svenska miljön som är önskvärt. Delmålen anger inriktning för det konkreta miljöarbetet och siktar oftast mot år 2010. Regeringens ambitioner med delmålen är

bl.a. att de skall vara möjliga att följa upp och att de skall tjäna som underlag för regionalt och lokalt miljöarbete.

De miljö kvalitetsmål som bedöms ha störst relevans för projektet är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, säker strålmiljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag och god bebyggd miljö.

Nationella miljö kvalitetsmål

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Regionala mål

Länsstyrelsen Västra Götaland har med utgångspunkt från de nationella miljö kvalitetsmålen anpassat, preciserat och konkretiserat dessa för länet. Det innebär bland annat att man har tagit fram ett antal indikatorer som kan mätas eller beräknas och därigenom successivt följas upp. Västra Götalandsregionen stödjer länsstyrelsens miljömålsarbete och har konkreta handlingsplaner för arbetet med att uppnå miljö målen i regionen.

Västra Götalandsregionen har i visionen Det goda livet pekat ut infrastruktur och kommunikationer som ett av de fem fokusområden som skall prioriteras för att stärka utvecklingen i regionen.



Strukturmodell för Göteborgsregionen, källa GR

Med denna vision som utgångspunkt har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur – Uthållig tillväxt. Den lokala arbetsmarknadens tillväxt skall primärt ske genom att utveckla tågtrafiken i fem stråk samt genom att knyta samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer via Västlänken. Även för godstransporter-na är järnvägens fortsatta utbyggnad avgörande.

Inom paraplyprojektet HUR 2050 samordnas planeringen inom samhällsbyggande och trafikplanering. I ett antal delprojekt analyseras hur en hållbar utveckling mot en önskvärd situation år 2050 skall åstadkommas. Projektet K2020, som syftar till att bromsa biltrafikens ökningstakt genom kraftig förbättrad kollektivtrafik, innebär åtgärder av olika karaktär, från information, attitydpåverkan, bättre samordning till stora investeringar i spår och resecentra. Projektet Gods 2030 behandlar på analogt sätt frågorna om mer effektiva och miljöanpassade godstransporter.

Lokala mål

I gällande översiktsplan för Lerum, ÖP2008, anges att planens huvudstrategi är att bygga ut framför allt i befintliga tätorter och längs de stora transportstråken, vilket skapar bättre förutsättningar för att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem. Ett annat viktigt dokument för Lerums framtidsplaner är Vision 2025. Den slår fast att Lerum ska bli Sveriges ledande miljökommun, och att kommunen ska kännetecknas av hållbarhet, kreativitet och inflytande.



Lerums vision 2025 beslutades av kommunfullmäktige i november 2009.

I kommunens styrdokument Mål & Vilja 2009-2010 finns bl a tre miljömål formulerade:

- Minska energiförbrukningen i samhället, bland annat genom minskning av CO₂ –utsläpp.
- Öka andelen förnyelsebar energi.
- Minskat buller från järnväg och motorväg.

1.5 Ändamål och projektmål

Det aktuella projektet, förbigångsspår i Lerum/Stenkullen, är ett av delprojekten i ”*Västra stambanan Göteborg – Skövde, punktinsatser för effektivare tågtrafik*”.

Ändamål

Ändamålet med punktinsatserna är att fler tåg skall kunna gå under högtrafikperioderna och därmed skapa attraktiva pendlingsmöjligheter, bidra till bättre miljö och regionutveckling.

Ett robust och kapacitetsstarkt järnvägssystem gör det möjligt att pendla till arbete och studier på relativt stora avstånd utan negativa effekter för miljön. Tåget är snabbt, säkert och praktiskt taget fritt från klimatpåverkande utsläpp. Tillförlitligheten är viktig för pendlingstrafiken och därmed för möjligheterna att öka andelen kollektivresenärer enligt de mål som är uppsatta. Med utökad trafik förbättras tillgängligheten och de lokala arbetsmarknaderna utvidgas. Denna regionförstoring är gynnsam för den ekonomiska utvecklingen i samhället.

Som förbindelse mellan Västsverige och Stockholm/Mälardalen har Västra stambanan även stor betydelse för mer långväga personresor. Utredningar visar att detta består även vid utbyggnad av Götalandsbanan. Resandet med tåg ökar i framtiden och banorna kompletteras varandra samtidigt som systemet blir än mer robust. För godstrafiken ger de föreslagna åtgärderna bättre möjligheter till transporter, särskilt under dagtid. Detta är avgörande för att tåget skall kunna konkurrera med lastbilen och bidra till minskade utsläpp från godstrafiken. Västra stambanan är det viktigaste stråket till och från Göteborgs Hamn som är Nordens största och som gör Göteborgsregionen till landets mest framträdande exportregion.

Projektmål

För att ange hur järnvägsanläggningen skall utformas för att ändamålet skall tillgodoses har projektmål för punktinsatserna satts upp.

Punktinsatserna skall:

- medverka till ett ökat resande med tåg på längre sträckor genom tätare fjärr- och regionalstågstrafik
- medverka till ett ökat kollektivtrafikåkande genom att restiden från dörr till dörr skall bli kortare och tillförlitligheten öka genom tätare persontågstrafik, fasta avgångstider och bättre punktlighet
- bidra till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och därmed bidra till minskade utsläpp genom att ge plats för fler godståg dagtid.

- Anläggningens utformning skall:
- medge flexibel trafikering samt vara robust och effektiv
- gå att underhålla på ett bra sätt
- medföra liten påverkan på miljön
- skapa förutsättningar för en ökad trafik under högtrafikperioderna (8.5 tåg per timma och riktning under högtrafik skall kunna ökas till 10 tåg per timma och riktning).

Delprojekt mål

Åtgärderna skall medge förbigångar av 750 meter långa godståg i riktning såväl mot Göteborg som mot Stockholm.

1.6 Lagstiftning

Miljöbalken

Den centrala miljölagstiftningen är samlad i Miljöbalken (SFS 1998:808).

Den skall tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och oegentligheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning tryggas
- återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

Lagen om byggande av järnväg

Planering av järnväg följer en process som regleras i Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649). Processen drivs av Trafikverket men både allmänheten, intresseföreningar, länsstyrelser och kommuner m fl har möjlighet att påverka. Syftet med planeringsprocessen är att den skall ge Trafikverket ett bra underlag, garantera samordning med andra aktörers planering och ge goda möjligheter till insyn och påverkan för dem som berörs.

Planeringsprocessen inom Lagen om byggande av järnväg redovisas mer utförligt i kapitel ”Planeringsprocessen”.

Plan och bygglagen

Plan- och bygglagen (SFS 1987:10) reglerar bland annat detaljplanläggning som blir aktuellt vid byggande av järnväg. En järnväg får inte byggas i strid mot gällande detaljplan.

Kulturminneslagen

Fornminnen är skyddade enligt kulturminneslagen (SFS 1988:950). I lagen finns bland annat regler om samråd med och tillstånd från länsstyrelsen när det gäller fasta fornlämningar.

Väglagen

Väglagen (SFS 1971:948) gäller för planering och byggnation av det statliga vägnätet. Lagen behöver tillämpas om allmänna vägar skall byggas i samband med förändringar av järnvägen.

1.7 Planeringsprocessen

Planeringsprocessen enligt lagen om byggande av järnväg består av väldefinierade skeden, där arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till detaljprojektering och där resultaten från ett skede ger utgångspunkterna för nästa.

Före formella och lagreglerade planeringsskedena kan finnas ett idéskede, där brister och möjliga lösningar identifieras.

Förstudie

Under förstudien inventeras förutsättningar kring aktuell bana. Tänkbara lösningar studeras för att bedöma vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser för funktion, miljöpåverkan, ekonomi, teknik m.m. och därför intressanta att studera vidare.

Trafikverket samråder med berörd allmänhet, organisationer och myndigheter. Efter samrådet skall länsstyrelsen bedöma om projektet kan antas få en betydande miljöpåverkan. Därefter fattar Trafikverket beslut om den fortsatta planeringen.

De berörda kan närhelst under planeringsprocessen yttra sig om Trafikverkets pågående arbeten. Eventuella överklaganden av Trafikverkets beslut i förstudien kan ske först i samband med fastställelse av järnvägsplanen.

Järnvägsutredning

I arbetet med en järnvägsutredning prövas, analyseras och utvärderas åtgärder som identifierats i förstudien. Syftet med utredningen är att ta fram ett underlag för beslut om vilken åtgärd som är den mest lämpliga och skall studeras vidare i järnvägsplan. I järnvägsutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som skall godkännas av länsstyrelsen.

Järnvägsutredning kan uteslutas om alternativa lösningar saknas och då efterföljs förstudien direkt av järnvägsplanen istället.

Tillåtlighetsprövning

För järnvägsanläggningar som är mer än fem kilometer långa och som skall trafikeras av fjärrtrafik föreskriver Miljöbalken 17 kap att regeringen skall pröva tillåtligheten. Järnvägsutredningen ligger till grund för denna prövning. Om regeringen ger tillåtlighet till en spårutbyggnad kan utbyggnaden inte hindras utan bara modifieras genom andra myndighets- eller domstolsbeslut. Tillåtlighetsprövning är inte aktuellt i detta projekt

Järnvägsplan

I järnvägsplanen bearbetas och utformas den valda lösningen i detalj. I planen preciseras bland annat hur mycket mark som behövs till anläggningen och hur det är tänkt att genomföra projektet. Med stöd av järnvägsplanen löses frågor om hur marken skall göras tillgänglig och hur eventuella intrång regleras. Även järnvägsplanen skall innehålla en MKB som skall godkännas av länsstyrelsen. Järnvägsplanen är en formell handling som fastställs och kan överklagas av sakägare.

Planering under byggskedet

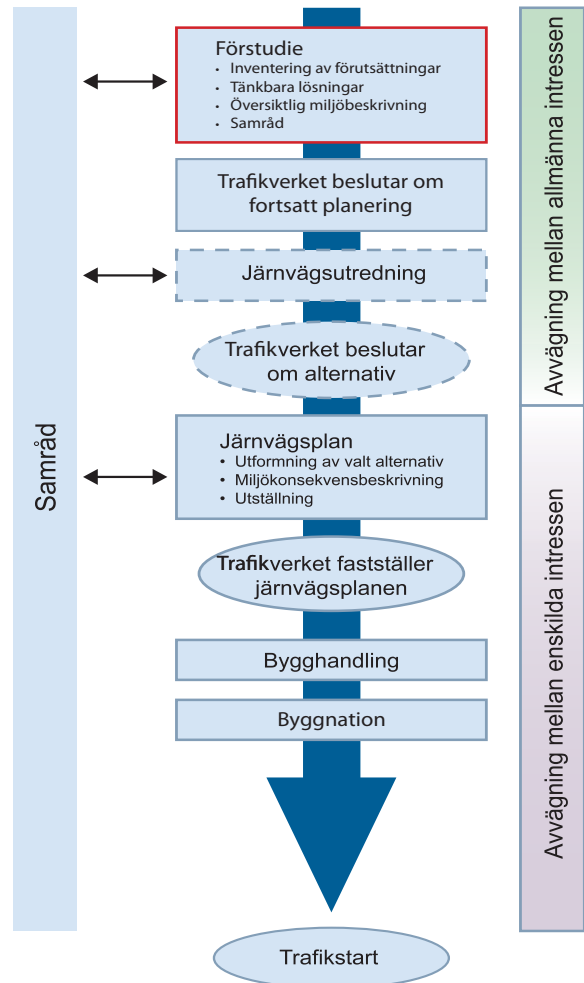
Trafikverket tar nu fram den slutgiltiga bygghandling och projektets slutgiltiga tekniska utformning. Denna måste överensstämja med järnvägsplanen, endast obetydliga avvikelser tillåts. Om större avvikelser eller förändringar görs i projektet kan det bli nödvändigt att ändra järnvägsplanen eller att upprätta en ny.

1.8 Angränsande planering

Den aktuella utbyggnaden av förbigångsspår i Lerum/Stenkullen är ett delprojekt i Göteborg – Skövde, punktinsatser för effektivare tågtrafik. Övriga punktåtgärder planeras delvis parallellt med detta projekt, se även avsnitt 1.1.

Med anledning av att Västtrafik planerar för längre lokaltåg kommer Trafikverket med byggstart 2011 att förlänga plattformarna på Västra stambanan Göteborg - Alingsås. Målet är att sträckan Göteborg-Alingsås skall ha 225 m långa plattformar år 2013 jämfört med dagens drygt 160 m.

Lerums kommun planerar för ett nytt resecentrum i Lerum. Planarbete påbörjades i februari 2010. Utbyggnad av kommunalt VA längs Stenkullenvägen i Stenkullen planeras till år 2011 – 2012.



Planeringsprocessen. Järnvägsutredning kan uteslutas om alternativa lösningar saknas.

