

## JÄRNVÄGSPLAN

Flackarp-Arlöv, fyra spår

## PM Granskningsutlåtande 1

2015-06-17



**Trafikverket**

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Granskningsutlåtande 1

Författare: Göran Lindberg, Tyréns AB

Dokumentdatum: 2015-06-17

Ärendenummer: TRV 2014/40510

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Minor, Trafikverket, 010-123 70 80, marie.minor@trafikverket.se

## Innehåll

1	Granskning av järnvägsplanen.....	4
2	Inkomna yttranden.....	5
3	Myndigheter, kommuner och organisationer .....	6
4	Hjärup.....	17
5	Åkarp.....	18
6	Arlöv.....	29

# 1 Granskning av järnvägsplanen

Järnvägsplanen har varit föremål för granskning under tiden 2015-03-23 -2015-04-26. Handlingarna fanns tillgängliga under granskningstiden för genomläsning på följande platser:

- Trafikverket: Nordenskiöldsgatan 4 i Malmö.
- Trafikverket: Alnarpsvägen 54 i Åkarp.
- Burlövs kommun: Medborgarhuset i Arlov, Kärleksgatan 6.
- Staffanstorps kommun: biblioteket i Hjärup, Ämnesvägen 2B.
- Lomma kommun: kommunhuset, Hamngatan 3.

Handlingar fanns även publicerade på Trafikverkets hemsida, [trafikverket.se/flackarp-arlov](http://trafikverket.se/flackarp-arlov).

Underrättelser om granskningen har enligt sändlista skickats till de som redovisas i fastighetsförteckningen, berörda kommuner och myndigheter och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. Kungörelse om granskning har varit införd i Sydsvenskan och Post- och Inrikes Tidningar 2015-03-16.

## 2 Inkomna yttranden

Med anledning av granskningen har 41 stycken yttranden inkommit, vilka kategoriserats och numrerats enligt nedan. Yttranden som inkommit från fastighetsägare, boende och lokala verksamheter redovisas ortsvis. Trafikverkets svar framgår av kursiverad text.

### Myndigheter, kommuner och organisationer

- 1 Riksantikvarieämbetet
- 2 Naturvårdsverket
- 3 Sveriges geologiska undersökning
- 4 Region Skåne
- 5 Räddningstjänsten Syd
- 6 Staffanstorps kommun
- 7 Burlövs kommun
- 8 Lomma kommun
- 9 Naturskyddsföreningen, Trelleborg
- 10 VA SYD
- 11 E.ON

### Hjärup

- 12 Hjärups Byalag

### Åkarp

- 13 HSB BRF Dalslund i Burlöv, Åkarp 3:78
- 14 K. Siwmark m.fl. (icke namngivna), Dalslundsvägen 80
- 15 P. Carlsson och S. Olsson, Dalslundsvägen 10
- 16 J. Komstedt, Åkarp 16:6
- 17 A. Hoff Bidzovski, Åkarp 2:333
- 18 J. Milic och T. Nilsson, Dalslundsvägen 12
- 19 P. Samuelsson, Åkarp 2:274
- 20 Karstorps villaförening
- 21 C. och M. Petersen, Åkarp 18:126
- 22 C. och P. Andersson, Åkarp 18:104
- 23 N. Lundin, Åkarp 18:118
- 24 J. Falk och A. Månsson, Åkarp 18:85
- 25 A. Göransson, Åkarp 8:38
- 26 Sockervägens samfällighetsförening, Åkarp ga:7
- 27 B. Johansson, Åkarp 8:149, och B. Nilsson, Åkarp 8:147
- 28 A. Benigno och M. Wallergård, Åkarp 6:18
- 29 L. Nolin, hyresgäst i Stinsbostaden, Stationsvägen 4, Åkarp 1:79
- 30 T. Persson, Åkarp 6:11
- 31 Cencero AB/Cencio AB/Persienexperten Svenska AB, Åkarp 18:50
- 32 CR Service i Arlöv AB, Åkarp 1:86
- 33 L. Hejll och J. Roskvist, Åkarp 1:61

### Arlöv

- 34 D. Jonsson och M. Nilsson, Åkarp 9:9
- 35 A. Åkesson, Åkarp 9:2
- 36 D. och P. Fredh, Arlöv 19:144 m.fl.
- 37 M. Ekdahl, Tågarp 16:69
- 38 P. Mattsson, Arlöv 17:57, och P. Skoog, Arlöv 17:59
- 39 E. Svarrer, Arlöv 19:64
- 40 Frasetti Bakverk, Tågarp 15:13
- 41 FrontPac AB, Tågarp 16:75

## 3 Myndigheter, kommuner och organisationer

### 1 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet anser att ärendet bäst hanteras i kontakt med länsstyrelsen, som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena, och avstår från att lämna synpunkter.

### 2 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna och avstår från att lämna yttrande.

### 3 Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) framför att de geologiska och hydrogeologiska förhållandena är väl belysta och på ett tillräckligt noggrant sätt har problem redovisats som sannolikt kommer uppstå vid grundvattensänkning samt de skyddsåtgärder som kommer vidtas. SGU har inget att erinra mot järnvägsplanens utformning.

### 4 Region Skåne

Region Skåne framför att tillfälliga spår ska ge samma möjlighet som idag till förbindelser mellan upp- och nedspår om det uppstår störningar på ena spåret. Tillfälliga spår behöver också plattformar på bägge sidor. I den slutliga lösningen behövs möjlighet att växla mellan uppspår och nedspår.

#### Trafikverkets svar

*De tillfälliga spåren kommer att ha samma funktion som befintlig anläggning. Störningar kan hanteras på samma sätt som i befintlig anläggning. Plattformar kommer att anordnas på båda sidor om de tillfälliga spåren, samma funktion som i befintlig anläggning.*

### 5 Räddningstjänsten Syd

Räddningstjänsten anser att riskerna inte blivit tillräckligt utredda och bifogar sitt yttrande över ändring av detaljplan för järnvägen genom Arlov. Den riskutredning som utgör del av miljökonsekvensbeskrivningen använder inte samma kriterier för risk som man vanligen använder vid samhällsplanering, exempelvis RIKTSAM.

Vidare önskas ytterligare möten för att diskutera kvarvarande öppna frågor från tidigare möten, främst angående utrymnings säkerhet i tunneln och insatsmöjligheter.

I yttrandet som avser detaljplanerna för spårområdet menar Räddningstjänsten Syd att den riskbedömning som Trafikverket tagit fram avseende farligt gods m.m. inte är framtagen för att användas som underlag i samhällsplaneringen. Räddningstjänsten anser det rimligt att studera vilken påverkan järnvägsutbyggnaden får på befintlig och eventuell ny bebyggelse.

Utredningarna ger en otydlig bild av förändringen av riskbilden i Arlov då den framförallt visar på att riskerna totalt sett minskar på grund av förbättringar i Åkarp. I Arlov sker enligt Räddningstjänsten Syd inga förbättringar avseende risk. Det blir fler spår, högre hastighet, minskat avstånd till bebyggelse och antalet transporter ökar. Avståndet till befintlig bebyggelse är redan mycket kort på vissa ställen och det borde bli ett ökat riskbidrag.

Utredningen använder inte samma kriterier som RIKTSAM. Enligt RIKTSAM bör de första 0-30m intill järnväg med farligt gods vara bebyggelsefria. Efter 70 m är bland annat småhusbebyggelse acceptabelt. Flerbostadshus och skolor kräver ett skyddsavstånd på 150 m.

Man kommer fram till att risken är hög de närmaste 5 m och medelhög upp till 60 m. Det saknas kommentarer till bebyggelse som finns inom detta område. Området som benämns som medelhögt när det gäller risker brukar benämnas ALARP- området och är ett begrepp som innebär att man ska göra allt man kan för att minimera riskerna i förhållande till kostnaderna och detta verkar inte ha genomförts.

Räddningstjänsten Syd delar utredningens hållning att det är skillnad på befintlig bebyggelse och eventuell nybyggnad men menar att man bör utreda möjliga riskreducerande åtgärder som kan genomföras i samband med den omfattande byggnationen i Arlov.

Följande punkter har påpekats tidigare:

- Den riskutredning som finns med som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen är inte gjord för att användas i samband med ändring av detaljplan.
- Det blir inte rätt att jämföra riskerna längs hela sträckan Flackarp- Arlov. De boende i Arlov blir inte gynnade av förbättringar i Åkarp.
- Det blir väldigt svårt att jämföra olika scenarier. Det skulle vara tydligare med hur riskbilden ser ut före och efter ombyggnationen för respektive tätort. Vilken effekt på den beräknade risken får de riskreducerande åtgärder som genomförs.
- Hur ser riskbilden ut för befintlig bebyggelse i Åkarp och Arlov. Riskanalysen visar framförallt att risken inte är hög. Men en hel del bebyggelse påverkas av det så kallade ALARP området där Räddningstjänsten anser att man ska utreda eventuella åtgärder för att förbättra situationen.
- Vilka riskreducerande åtgärder har övervägts och genomförts? Enligt Räddningstjänsten Syd finns det mer att göra för att reducera riskerna i samband med en så stor ombyggnad.
- Räddningstjänsten Syd anser inte att det är rimligt med ett nollalternativ som innebär att järnvägen förfaller. Om inte den stora ombyggnationen genomförs skulle Trafikverket högst sannolikt rustat upp järnvägen och sett över tekniken i vilket fall.

#### **Trafikverkets svar**

*Trafikverket kommer att ta kontakt med Räddningstjänstens kontaktperson brandingenjör Linus Ahlman för att diskutera kvarvarande öppna frågor i samband med att förfrågningsunderlag för entreprenaden tas fram.*

*Syftet med Trafikverkets riskutredning (Riskbedömning avseende farligt gods m.m., Underlagsrapport till MKB 2013-05-21) har varit att kontrollera att järnvägen kan vara kvar i sin befintliga sträckning. Järnvägen utgör ett stort samhällsintresse, men riskerna för tredje man får inte bli oacceptabelt höga. Utredningen visar att risken aldrig är att betrakta som hög. Trafikverket anser därmed att riskerna har blivit tillräckligt utredda med hänsyn till befintlig bebyggelse i spårets närhet. En järnvägsplan får inte byggas i strid med gällande detaljplaner och därför har det varit nödvändigt att ta fram detaljplaner för samma område som omfattas av järnvägsplanen. Det är riktigt att Trafikverkets riskutredning inte är framtagen för att användas i samhällsplaneringen vid t ex lokalisering av ny bebyggelse. Detaljplanerna avser heller inte någon ny bebyggelse utan i det fall en förtätning eller annan ny bebyggelse blir aktuell måste närheten till järnvägen prövas i dessa detaljplaner.*

*RIKTSAM syftar till att användas för ny bebyggelse intill väg och järnväg och är därför inte tillämplig i detta fall.*

*Räddningstjänsten efterlyser en utförligare beskrivning av vilka riskreducerande åtgärder som vidtagits i Arlov. I miljökonsekvensbeskrivningen (2014-05-28, s. 134) står följande: "I Arlov är den sammantagna bedömningen att utbyggnadsförslaget innebär små till medelstora konsekvenser. Detta främst på grund av att risknivån orsakad av farligt gods ökar, vilket i sin tur beror på ökat antal vagnar med farligt gods samt minskat avstånd till bebyggelse. Detta samtidigt som ingen nedsänkning av järnvägen sker. Notera att risknivån trots detta inte är att betrakta som alltför hög."*

*I Arlov kommer järnvägen byggas närmare bebyggelsen på den västra sidan. På denna sida om järnvägen finns bostäder vid Rotgatan, i övrigt är det verksamheter i industriområden som berörs. Den befintliga bullerskyddsvallen vid Rotgatan kommer att höjas och förlängas så den sträcker sig i princip från Lommavägen till stationen.*

*På den östra sidan om järnvägen i Arlov kommer spåret närmast bebyggelsen att ligga kvar i samma läge som idag. Spåren kommer dock att få mindre trafik i och med att trafiken fördelas på fyra spår. Detta, och att avståndet mellan spåren dessutom kommer att öka, minskar risken för påkörning av utstickande föremål. Konsekvenserna av påkörning av lösa föremål på spåren blir också mindre.*



*En helt ny anläggning innebär en säkrare anläggning än idag på många sätt. Dagens föreskrifter vid byggande av järnväg ställer helt andra krav på säkerhet än när befintlig järnväg byggdes. Dagens krav innebär stabilare material och större bankropp, vilket bland annat innebär en minskad risk för sättningar.*

*Spårspring bedöms vara den största olycksrisken idag. Stängsel längs järnvägen kommer att förbättras för att förhindra spårspring och som suicidprevention. Avskärmningen av spårområdet kommer även öka när den befintliga bullerskyddsskärmen längs den östra sidan kommer att kompletteras i de delar där skydd saknas idag.*

*Det av Trafikverket presenterade "nollalternativet" att järnvägen ligger kvar som idag innebär inte att järnvägen tillåts förfalla. Trafikeringen kan dock inte bli mer omfattande än i dagsläget. Hur underhållet av järnvägen kommer att se ut i framtiden är svårt att spekulera om.*

## **6 Staffanstorps kommun**

I sitt yttrande skriver Staffanstorps kommun att järnvägsplanen beskriver att barriäreffekten i Hjärup kommer minska, men om inte Vragersvägen permanentas genom kommunens detaljplaneläggning kommer barriäreffekten snarare att öka. Förbindelserna skulle då finnas i södra delen av Hjärup medan det skulle saknas förbindelse över järnvägen i den norra delen. Detta skulle enligt Staffanstorps kommun medföra längre resväg som i första hand påverkar gående och cyklisterna.

I järnvägsplanen är slänten på den västra sidan flackare jämfört med den östra sidan och saknar även den stödmur som finns på östra sidan. Med tanke på de utbyggnadsplaner som finns för Hjärup Västerstad tycker kommunen att gränsen för järnvägsplanen bör justeras så att sektionen på den västra sidan har samma utformning som den östra sidan. Kommunen menar att Hjärup Västerstad kan höjd sättas på ett sådant sätt att massor kan tas om hand, men för detta krävs avtal mellan Trafikverket och markägarna. I Västerstad vill kommunen även att telemasten (SIR-mast) norr om Lommavägen flyttas.

Dagvattensituationen får inte bli sämre i Hjärup. Dagvattnet i Jakriborg påverkas menar kommunen och framhåller att den framtida dagvattenlösningen från området måste ingå i järnvägsprojektet. Ledningar för spillvatten och vatten påverkas och de kostnader som uppstår vid omläggning av dessa ska ingå i det genomförandeavtal som ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen.

En masshanteringsplan saknas fortfarande för projektet. Det är av största vikt att Trafikverket ställer sådana krav på entreprenören att transporter sker med minsta möjliga störningar för boende i Hjärup.

Viktigt att de tillfälliga bullerskydden ges en tilltalande gestaltning. Det föreslagna permanenta bullerskyddet vid Stora Uppåkra 13:11 kan bytas från föreslaget plank till vall, vilket innebär mindre drift och underhållskostnader för Trafikverket samt en trevligare miljö mot kommunens parkmark.

Kommunen anmärker på att redogörelse för hur tillfälliga vägar för framförallt gång- och cykeltrafik ska fungera under byggtiden måste förbättras och beskrivas mer utförligt. För att den tillfälliga stationen ska fungera under byggtiden krävs parkering för cyklar och bilar samt angöringsplats med möjlighet att lämna och hämta vid stationen. Det är även viktigt med tydlig skyltning som är lätt att följa.

Illustrationskartan för den tillfälliga anläggningen redovisar en annan sträckning för den tillfälliga vägen än i kommunens detaljplan för Vragersvägen. Det är bättre om vägen följer detaljplanen då den inte behöver byggas om efter byggtiden.

Kommunen vill att krav ska ställas vid upphandling av entreprenören så att byggtiden minimeras i Hjärup samt att så många träd som möjligt ska bevaras.

Kommunen menar att polistillstånd kommer att behövas för nyttjande av allmän plats.

### **Trafikverkets svar**

*Vragersvägen är en kommunal väg och den fortsatta planeringen av vägen är därför en kommunal fråga.*

*Järnvägsplanen kommer att revideras enligt kommunens synpunkter på slänten vid det planerade området för Hjärup Västerstad, men vad gäller masten finns i dagsläget inget annat alternativ än föreslagen plats.*



*Kommunala ledningar i anslutning till järnvägen kommer att påverkas av järnvägsutbyggnaden. De kostnader som uppstår vid omläggning av dessa ska ingå i det genomförandeavtal som ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen.*

*Under hösten 2015 kommer Trafikverket låta utföra kompletterande provtagning med avseende på att avgränsa övriga konstaterade markföroreningar. Huvudsyftet med provtagningen är att säkerställa ett miljöriktigt omhändertagande av samtliga schaktmassor vid entreprenaden. Utifrån erhållna analysresultat samt de geotekniska förutsättningarna kommer en övergripande masshanteringsplan tas fram. Masshanteringsplanen kommer att redovisas för tillsynsmyndigheten.*

*Att de tillfälliga bullerskydden ska ges en tilltalande gestaltning noteras. Då detaljplanen för området vid Stora Uppåkra 13:11 inte är färdigplanerad återstår frågetecknen om markanvändningen. Därför ändras inte förslaget i denna del.*

*Projektet kommer att utreda Mobility Management-åtgärder för att hantera störningar som kan uppstå i trafiksystemet under byggtiden. Trafikverkets utgångspunkt är att det ska finnas möjlighet att ta sig över järnvägen på tillgänglighetsanpassade passager under hela byggtiden. Placeringar av tillfälliga vägar i järnvägsplanen är endast förslag. Entreprenören lägger fast placeringen i ett senare skede, dock måste vägarna anläggas inom område markerat i järnvägsplanen. Trafikverket kommer i möjligaste mån lägga tillfälliga vägar så att de sammanfaller med eventuella permanenta vägar i slutskedet.*

*Trafikverket arbetar för att byggtiden ska minimeras med hänsyn till hela projektet. Träd ska bevaras så långt det är möjligt.*

*Järnvägsplanen ger rätt till tillfälligt nyttjande av bl.a. områden som idag är allmän platsmark. När byggnationen startar och Trafikverket tar dessa ytor i anspråk upphör detaljplanens bestämmelser tillfälligt att gälla. Detta innebär att inget polistillstånd behöver sökas inom områden med tillfälligt nyttjande.*

## **7 Burlövs kommun**

Burlövs kommun ser mycket positivt på att Trafikverket framarbetat ett förslag på järnvägsplan för utbyggnad av Södra stambanan mellan Flackarp och Arlöv, dock har kommunen ett antal synpunkter.

### Avtal och överenskommelser

Arbete pågår med ett avtal gällande ansvars- och kostnadsfördelning för planering och genomförande av utbyggnad kopplad till Södra stambanan. Nya avtal kan behövas under genomförandetiden. Till exempel anser kommunen att bullerskydd i den norra delen på tunnelns överbyggnad samt på järnvägsbron över Lommavägen ska vara delvis genomsläppliga.

I järnvägsplanen saknar kommunen den järnvägsbro som behövs för att möjliggöra gång- och cykelväg i förlängningen av Företagsvägens södra del.

Kommunen upplyser om att del av fastigheten Åkarp 1:57 nyttjas som upplag av kommunen och denna funktion kommer även behövas under byggtiden. Avseende områden med tillfällig nyttjanderätt så förutsätter kommunen att det i en fortsatt dialog bestäms hur länge Trafikverket avser att nyttja dessa.

### Gestaltning

När det gäller gestaltning poängterar Burlövs kommun vikten av fortsatta samråd med kommunen, exempelvis om utformning av stationsmiljöerna, bullerskydd och dammar.

Växtlighet som tas ned måste ersättas med likvärdig grönska, vilket är särskilt viktigt i parker där det inte kan anses acceptabelt att ett äldre träd ersätts med ett betydligt mindre träd.

Kommunen ifrågasätter höjden för Gränsvägens bro och varför bron inte sänks när de tillfälliga spåren, som är dimensionerande, tagits bort. En sänkning får dock inte försvåra ett framtida gent snabbcykelstråk.

Vidare förordar kommunen att dammen som enligt järnvägsplanen placeras vid konstgräsplanen i Åkarp istället flyttas närmare spåren för att undvika konflikter med Alnarpsån. Likaså förordas att teknikhus vid den nyare stinsbostaden i Åkarp istället flyttas till tunnelns överbyggnad. Avseende bullerskydd efterlyser kommunen ett förtydligande för den södra nedgången till plattformarna i Åkarp eftersom det i planen är svårt att utläsa hur skydden kommer att gå omlott. Kommunen anser vidare att dessa ska göras delvis genomsläppliga.

Burlövs kommun förutsätts kunna påverka material och utförande, framför allt det som kommunen ska förvalta.

### Gång-, cykel- och biltrafik

När det gäller gång-, cykel- och biltrafik förutsätter kommunen att riskutredning görs för val av tillfällig angöring till Dalslunds skol- och idrottsområde och att åtgärder vidtas i enlighet med utredningen. Om barnens utemiljö påverkas förutsätts att den ersätts på ett tillfredsställande sätt.

Under hela byggtiden är det viktigt att Trafikverket tar ansvar för skyltning för alla trafikslag, eftersom vägarna kommer att skifta. Det är också viktigt att tillgänglighet till stationerna fungerar för gång- och cykeltrafik.

Kommunen framhåller vikten av att allmän trafik kan trafikera Gränsvägens förlängning till Lundavägen under den tid som Alnarpsvägen är avstängd samt efter att järnvägens utbyggnad är klar.

Burlövs kommun belyser i yttrandet också möjlighet att samplanera en framtida permanent lösning för tillfart till fastigheterna Åkarp 1:40, 18:48, 1:81 och 1:57.

### Buller och vibrationer

När det gäller buller menar kommunen att det är missvisande att nämna Arlov i sammanhanget av kraftig reduktion av buller i Hjärup, Åkarp och Arlov. Totalt sett blir situationen bättre på sträckan, men i stora delar av Arlov försämras situationen. Utifrån järnvägsplanen är det svårt att utläsa om Trafikverket inser att situationen blir sämre i Arlov och försämringen försvinner i resonemanget om att hela projektet ger en förbättrad situation.

Kommunen anser att Trafikverket ska ta hänsyn till kommunens översiktsplan och det planerade utbyggnadsområdet i Kronetorp. Därutöver anser kommunen att det inte är rimligt att Trafikverket valt bort bulleråtgärder som kan minska buller med 2-4 dB(A), exempelvis ny skärm om 4,5 m istället för nuvarande 3 m längs Kvarngatan. Kommunen invänder mot att Trafikverket hänvisar till tidigare åtgärder år 2005 och att skydden ska ha en livslängd på 50 år, vilket endast delvis ger en acceptabel boendemiljö med dagens trafikering. Det är inte tillfredsställande att ha en 50-årig avskrivningstid för bullerskyddsskärmar, men dimensionera för 15 år vid utbyggnaden.

I byggskedet är det enligt kommunen viktigt att kontrollera ljudnivåerna och att eventuella avvikelser informeras i god tid till kommunens miljö- och byggnämnd samt närboende. Det är också nödvändigt att ta fram ett program för kontroll av vibrationer under byggtiden.

Vidare har kommunen synpunkter på bullerskyddens detaljutformning. De ska vara sådana att ljudreflexer motverkas till exempel genom att vara böjt mot bullerkällan eller med horisontell avslutning upptill.

Kommunen framhåller att resultat av utförda bullerskyddsåtgärder bör kontrolleras genom faktiska mätningar där överskridanden uppmärksammas initialt, där nya konstruktioner (såsom vägar, broar, kulverteringar, tunnlar m.m.) och bullerskyddsåtgärder vidtagits, men även stickprovsmässigt längs sträckan.

Kommunen påpekar att bullerskyddet sydost om Alnarps trafikplats inte är sammanhängande i järnvägsplanen.

Burlövs kommun förutsätter att riktvärden för vibrationer uppfylls. Det är viktigt att undersöka uppkomna vibrationer och att vidta åtgärder om överskridanden påträffas.

### Vatten

Kommunen anser att provning av yt- och grundvatten samt hantering av jordmassor och föroreningar i mark och grundvatten enligt kap 9 och 11 miljöbalken ska prövas samtidigt i samma instans.

Enligt kommunen är diffusa utsläpp från järnvägen till recipienten Alnarpsån inte tillräckligt utredda och beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Avseende de kulvertar för Alnarpsån som behöver byggas om på grund av järnvägsutbyggnaden, så anser kommunen att de måste ges tillräckliga dimensioner för att klara framtida översvämningssrisker. Eventuell kostnadsfördelning hanteras i avtal.

Översvämning under byggtiden som orsakas av utbyggnaden förutsätts Trafikverket ansvara för.

### Masshantering

Kommunen anser att en masshanteringsplan och fördjupad miljöteknisk grundvatten- och markundersökning ska tas fram i enlighet med miljökonsekvensbeskrivningens underlagsrapport "Vatten och markföroreningar".

Trafikverket förutsätts ansvara i enlighet med gällande regler för all hantering av massor orsakad av utbyggnaden.

### Elektromagnetiska fält

För att ytterligare säkra sig mot framtida hälsoeffekter anser kommunen att värdet 0,2 mikrottesla bör eftersträvas i järnvägsplanen vid bedömning av mer än tillfällig vistelse snarare än riktvärdet 0,4 mikrottesla.

### Luftkvalitet

Beträffande luftkvalitet framhåller kommunen att det i samband med utformning av ventilation i tråg, tunnel, stationer m.m. bör beaktas och åtgärdas att tåg ger upphov till höga halter av järnhaltiga inandningsbara partiklar i framför allt tunnelmiljöer. Det påpekas att luftkvalitetsförändringar vid stationerna på grund av partiklar inte är tillräckligt utredda och beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen.

### Risk och säkerhet

Kommunen understryker vikten av att beakta tillgängligheten för räddningstjänsten under byggtiden särskilt i och med att passager tillfälligt stängs av. Det kommer att ta längre tid för räddningsfordon att från brandstationen på Karl P Dals gata ta sig till andra sidan järnvägen, där exempelvis högriskanläggningen Akzo Nobel finns.

I så liten utsträckning som möjligt ska byggtrafik och övrig trafik blandas framhåller kommunen. Det med anledning av att olycksrisken ökar betydligt på de tillfartsvägar som kommer att användas av byggtrafiken.

Burlövs kommun efterfrågar ett förtydligande rörande konsekvenser för Arlov och Åkarp med hänvisning till planbeskrivningen. Det framgår inte vari dessa konsekvenser ligger. I planbeskrivningen behövs också djupare analys avseende eventuella olyckors betydelse för gas-, el- och vattenledningar med anledning av allmän riskökning i samband med utbyggnaden. Kommunen vill också att planbeskrivningen belyser risker beträffande skadegörelse, spårsprung och suicid tillsammans med förebyggande åtgärder under byggperioden.

### Information

Avslutningsvis vill Burlövs kommun framhålla vinsten av att alla åtgärder såväl planering som genomförande kommuniceras proaktivt med boende och näringsliv, ett arbete som kommunen deltar i med Trafikverket som ansvarig part.

## **Trafikverkets svar**

### Avtal och överenskommelser

Arbete pågår med framtagande av ett avtal mellan kommunen och Trafikverket som reglerar ansvarsfördelning och kostnadsfrågor. En eventuell planskildhet i Företagsvägens förlängning hanteras i avtalsdiskussionen. Gång- och cykelvägar redovisas generellt sett inte i järnvägsplanen.

Området på fastigheten Åkarp 1:57 som används som upplag tas i anspråk permanent för ramp och fördröjningsmagasin. Trafikverket betalar ersättning för den mark som tas i anspråk. Områden med tillfällig nyttjanderätt används under så kort tid som möjligt.

### Gestaltning

Kommunen anser att borttagen växtlighet måste ersättas med likvärdig grönska. Ersättningsfrågor prövas inte i järnvägsplanen.

Enligt gällande detaljplan får brons höjd vid Gränsvägen vara max +18 m ö.h. Trafikverkets planering har utgått från denna höjd för att bron ska kunna gå över både de permanenta och de tillfälliga spåren. Burlövs kommun m.fl. har ifrågasatt varför inte bron sänks när de tillfälliga spåren har tagits bort. Trafikverket föreslår därför att den permanenta bron endast ska gå över de permanenta spåren. Detta påverkar brons höjd, som istället blir ca +15 m ö.h., samt brons längd. Under byggtiden kan en tillfällig bro som är högre än detta behöva byggas. Hur detta tekniskt kommer lösas klarläggs under detaljprojekteringen. Servicevägen får en ny dragning och ansluts norr om Gränsvägen. Utbyggnaden av ett gent snabbcykelstråk försvåras inte av förändringarna.

Järnvägsplanen ändras i enlighet med kommunens synpunkter avseende fördröjningsmagasinet och teknikhuset. Att bullerskyddet vid den södra nedgången till plattformarna i Åkarp ska gå omlott och vara delvis genomskiktliga förtydligas i järnvägsplanen.

### Gång-, cykel- och biltrafik

Den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan tas bort från järnvägsplanen och tillfällig bilväg till skolorna samt idrottsplats och station föreslås istället från Gränsvägen. Sträckningen läggs fast i samband med entreprenaden. En tillfällig väg i förbindelse med Gränsvägen bedöms kunna åstadkommas med en tillräckligt god säkerhet. Byggtrafiken hålls så långt som möjligt separerad från övrig trafik. Inga oskyddade trafikanter tillåts på infartsvägen från Gränsvägen. Dessa får ta sig till skolan, idrottsplatsen och stationen via befintliga gång- och cykelvägar.

*Behovet av skyltning och tillgänglighet till stationer m.m. under byggtiden kommer att utredas i en särskild Mobility Management-utredning.*

*En etappvis utbyggnad av de tillfälliga spåren innebär att bommarna vid Alnarpsvägen är fällda under så långa perioder att korsningen i praktiken blir avstängd. Genom att bygga ut Gränsvägen skapas en alternativ möjlighet att passera spåren men innebär tidsmässigt att båda passagerarna över järnvägen kommer att vara stängda under ca 6 månader. Biltrafiken hänvisas då till Lommavägen i Hjärup eller Kronetorpsvägen i Arlöv. Gäende och cyklister kommer hela tiden att kunna passera järnvägen vid stationen i Åkarp.*

*Trafikverket ser positivt på en samplanering för en framtida permanent lösning angående angränsning till fastigheterna Åkarp 1:40, 18:48, 1:81 och 1:57.*

#### Buller och vibrationer

*Trafikverket har inte möjlighet eller skyldighet att planera för eventuella framtida utbyggnader i anslutning till järnvägen.*

*Trafikverket vill förtydliga att järnvägsnära åtgärder kommer att vidtas vid Kvarngatan i Arlöv. Bullerskyddsskärmar är planerade att förlängas mot söder. Mot norr kontrolleras och vid behov kompletteras överlapp mellan skärm och industri. Dessutom förses nya och vid behov gamla bullerskydd i Arlöv med ljudabsorbenter.*

*Möjligheten att uppfylla riktvärden genom att höja bullerskyddsskärmarna vid bland annat Kvarngatan och Industrigatan har utretts. Enbart ett fåtal fastigheter får reducerad bullernivå om skärmarna höjs från dagens ca 3 m till ca 4,5 m över räls överkant. Nyttan det vill säga antalet fastigheter som har nytta av skärmarna och den minskning av bullernivån som skärmarna ger bedömdes inte stå i proportion till kostnaden för att höja skärmarna. Kostnaden motsvarar helt nya skärmar eftersom förstärkt grundläggning behövs för att klara vindlaster. Inriktningen har mot den bakgrunden istället varit att bullerskydda uteplatser och inomhusmiljö. Trafikverket gör ingen annan bedömning än den som redan föreligger.*

*Buller och vibrationer hanteras i kontrollprogram som upprättas före byggstart. Uppföljande bullermätningar kommer att göras för att säkerställa att åtgärderna får avsedd effekt.*

*Bullerskydden kommer att förses med absorberande material.*

*Järnvägsplanen ändras sydost om Alnarps trafikplats så att bullerskyddet blir sammanhängande.*

#### Vatten och masshantering

*Trafikverket avser att hantera påträffad förorening av klorerade alifater i grundvattnet i Åkarp enligt 9 och 11 kap miljöbalken inom ramen för tillståndsansökan för vattenverksamhet. Trafikverket delar inte kommunstyrelsens inställning att masshanteringsfrågor och vattenrelaterade frågor behöver samprövas. Hantering av förorenade massor, vilka berörs av projektet, ämnas hanteras som anmälningsärenden till den kommunala tillsynsmyndigheten. Samråd angående dessa frågor har hållits med länsstyrelsen den 27 april 2015 och med Burlövs kommun den 22 maj 2015. Parterna är överens om att hantera masshanteringen enligt Trafikverkets förslag.*

*Under hösten 2015 kommer Trafikverket låta utföra kompletterande provtagning med avseende på att avgränsa övriga konstaterade markföroreningar. Huvudsyftet med provtagningen är att säkerställa ett miljöriktigt omhändertagande av samtliga schaktmassor vid entreprenaden. Utifrån erhållna analysresultat samt de geotekniska förutsättningarna kommer en övergripande masshanteringsplan tas fram. Masshanteringsplanen kommer att redovisas för tillsynsmyndigheten.*

*År 2006 lät dåvarande Banverket genomföra provtagning och analys av diffus föroreningpåverkan i dränerings- och grundvatten från järnväg vid sex lokaler i Mellansverige (Sweco 2006). Ett brett spektrum av analysparametrar ingick, utvalda för att täcka in de potentiella föroreningar som kan härstamma från järnvägsverksamheten. Undersökningen kom fram till att halterna av miljöstörande ämnen i allmänhet var låga och att den diffusa spridningen av föroreningar från järnvägsverksamheten är relativt begränsad.*

*De kulvertar för Alnarpsån som behöver byggas om på grund av järnvägsutbyggnaden ska inte leda till ökad översvämningsrisk och i de flesta fall minskar den. Trafikverket understryker att syftet med ansökta åtgärder inte är att minska översvämningsproblemen längs Alnarpsån eller att öka åns kapacitet. Trafikverket har som delägare i dikningsföretaget initierat arbetet med att ompröva dikningsföretaget för att kunna flytta diket, men Trafikverket har för projektets skull inte behov av någon kapacitetsökning i diket. Trafikverket ska ansvara för att projektet inte leder till ökad översvämningsrisk längs ån, men kan inte driva eller bekosta åtgärder vars syfte ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde.*

*Det finns ingen laglig rätt att utöka kapaciteten i ett dikningsföretag utan miljödom. Om kommunen vill att storleken på kulvertar ska ökas ytterligare behöver detta med andra ord regleras i en miljödom och kostnadsfördelningen regleras i avtal.*

*Trafikverket ansvarar under byggtiden för eventuella översvämningar som orsakas av utbyggnaden.*

#### Elektromagnetiska fält

*I Trafikverkets planering används riktvärdet 0,4 mikrotelsa eftersom riktvärdet används i alla utbyggnadsprojekt och avsteg inte kan göras för enskilda projekt.*

#### Luftkvalitet

*Studier visar att halter av partiklar inte överskrider EU:s miljökvalitetsnorm i järnvägsmiljöer utomhus. Det gör de inte ens nära spåren, direkt efter att tåg bromsat in eller i väderförhållanden som brukar medföra att partikelhalterna blir extra höga. I tunnlar är koncentrationen av partiklar däremot högre. Fortsatt forskning är därför inriktad på hur hälsan påverkas när människor utsätts för högre partikelhalter i tunnelmiljöer.*

*Eftersom spridningen utomhus av partiklar från järnvägstrafik är så pass begränsad har Trafikverket bedömt att det inte krävs särskilda åtgärder på det området. Kontinuerligt arbete pågår med att minska slitage på spår och materiel, vilket kommer att leda till att spridningen av partiklar minskar.*

#### Risk och säkerhet

*Räddningstjänstens tillgänglighet under byggtiden och i slutläget kommer att säkerställas genom kontinuerligt samråd. Insatsplan för byggtiden och insatsplan för slutläget ska tas fram.*

*Arbetsfordon och transporter av jordmassor ska i så liten utsträckning som möjligt blandas med övrig trafik men det är oundvikligt att trafiken på de allmänna vägarna kommer att öka runt arbetsplatsen under byggtiden.*

*De medelstora positiva konsekvenser för Åkarp som nämns för Åkarp i tabell 5.1 i planbeskrivningen är kopplade till borttagande av plankorsning samt förläggning av järnvägen nedsänkt och i tunnel.*

*Det finns en allmän riskökning i alla projekt som påverkar gas-, el och vattenledningar. Trafikverket anser inte att det behövs en fördjupad analys för detta projekt.*

*Arbetsområdet kommer att vara in stängslat och övervakas.*

## **8 Lomma kommun**

Lomma kommun är generellt positivt till utbyggnaden. Dock framförs några synpunkter som kommunen vill ska beaktas i det fortsatta arbetet. Kommunen anser att bullerproblematiken för Alnarpsområdet inte är tillräckligt beaktad i planen, i området finns bland annat Rehabträdgården som i princip kan betraktas som en vårdinrättning.

Kommunen påpekar att dagvatten i järnvägsplanens nordligaste område (Hjärup) avvattnas mot Höjeå. Lomma, Staffanstorp och Lund samarbetar för att minska dagvattenutsläppet till denna å för att därmed minimera riskerna med översvämningar. I varje ny detaljplan eller motsvarande är det viktigt att tillse att dagvattenutsläppen minskar i ån.

Det är också viktigt att vid ombyggnaden av järnvägsområdet ta hänsyn till de behov av ledningsdragningar som ABMA har inom sitt ledningsområde. Det är särskilt angeläget att beakta framtida behov av åtkomlighet för service.

#### **Trafikverkets svar**

*Alnarpsområdet är i de närmaste delarna beläget ca 800-900 m från järnvägen. Efter utbyggnaden är det uteslutet att några riktvärden på det avståndet skulle överskridas på grund av järnvägsutbyggnaden.*

*Dagvatten i järnvägsplanens nordligaste område (Hjärup) avvattnas mot Höjeå. Dagvattnet från järnvägen fördröjs i magasin innan det släpps ut i recipient för att minimera riskerna med översvämningar.*

*ABMA ledningen beaktas.*

## 9 Vattengruppen, Naturskyddsföreningen Trelleborg

Naturskyddsföreningens yttrande behandlar vikten av att skydda Alnarpsströmmen mot föroreningar, risken för grundvatteninträngning i nedsänkningen och behovet av erforderlig hantering av regnvatten.

Föreningen konstaterar även att kapaciteten i Alnarpsån i dagsläget är otillräcklig och att översvämningar av Åkarps nedre delar har skett under flera decennier. Föreningen anser att en järnvägssattsning av denna karaktär måste dimensioneras för minst 100 års regn. Rening av dagvatten från spåraneläggningen innan det släpps till recipient efterfrågas.

Naturskyddsföreningen uttrycker också oro för att höga vattenstånd ska få det nedsänkta spårområdet att svämma över.

### Trafikverkets svar

*Trafikverket bedömer risken för skada på Alnarpsströmmen till följd av spårsänkningen som mycket låg. Bedömningen baseras på en rad faktorer*

- *Sannolikheten för olyckor med farligt gods på spår är i sig mycket låg. Det är därför osannolikt att olycka uppstår, om än inte omöjligt.*
- *Om olycka uppstår så skyddas Alnarpsströmmen fortfarande av de täta jordlager som skiljer grundvattentäkten från spåren.*
- *Om olycka uppstår kommer det att vara angeläget att omedelbart sanera. Tidsskalan för sanering av platsen kommer sannolikt att handla om dagar eller eventuellt veckor medan tidsskalan för ytvatten att nå Alnarpsströmmen sannolikt handlar om årtionden.*
- *Sänkning av spåren kommer att medföra en permanent sänkning av den lokala grundvattenytan närmast spåren. Grundvattengradienten i området kommer att vara riktad in mot spåren, inte bort från dem. Under dessa förutsättningar kommer ytvatten inte att kunna infiltrera, utan istället är det grundvatten som läcker in och blir till ytvatten. Om ytvatten skulle förorenas av olycka kommer det således inte att infiltrera ner mot Alnarpsströmmen utan rinna via anläggningens dräneringsledning till pumpar. Pumparna är i sin tur kopplade till avstängningsbara utjämningsdammar, så förorenat vatten kan pumpas bort från spåren utan att rinna vidare till recipient*

*Trafikverket delar uppfattningen att en dimensionering för ett 10-årsregn vore otillräckligt, och förtydligar att anläggningen dimensioneras för ett 100-årsregn. Däremot är de utjämningsdammar som vattnet pumpas upp till dimensionerade för en 10-årshändelse. I dimensioneringen av avvattningssystem längs spåren har följande beaktats.*

- *Effekten av stigande havsmedelnivå i Öresund har studerats genom modellering, och det har konstaterats att havets dämmande effekter inte påverkar vattennivån i Åkarp.*
- *Vid modellering av flöde i Alnarpsån har beräknade 100- och 500-årsflöden multiplicerats med klimatfaktor 1,5 och effekten har studerats. Det statistiska underlaget för denna typ av beräkningar är mycket dåligt, och resultaten har används kvalitativt för att utvärdera hur järnvägsanläggningens funktion ska säkerställas vid extrema flöden i Alnarpsån. Extremflöden kommer att leda till översvämningar längs ån, men vatten kommer inte att spilla ner till de sänkta spåren. Anläggningen kommer således att drifas även om Alnarpsån svämmas över.*
- *Vid dimensionering av avvattningssystem längs spåren har kvalitativa resonemang om klimatförändring förts. Målet har varit att skapa en resiliert anläggning snarare än att förlita sig på osäkra klimatfaktorer som kommer att förändras under anläggningens tekniska livslängd. Den huvudsakliga risken kopplad till nederbörd är att regnvatten ansamlas i lågpunkter och där skapar översvämningar som stör trafiken. För att motverka detta kommer flödesbarriärer att byggas in i anläggningen, främst i brantare delar. Flödesbarriärerna hjälper till fördela vattnet längs hela spårsträckan så att drift är möjligt även vid extrema skyfall. Vidare har konservativa antaganden gjorts när avrinningskoefficient har satts till 1,0. Det är uppenbart att allt regnvatten inte omedelbart hamnar i dräneringsledning (en del kommer att fasta i håligheter på vägen). Det konservativa valet gör anläggningen mer resiliert inför förändringar i nederbörd.*

*En beskrivning av förväntad kvalitet på dagvatten från anläggningen kommer att inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram för vattenverksamheten.*

*Det finns inte någon direkt förbindelse mellan det nedsänkta spårområdet och Öresund. Om vatten från Öresund ska flöda direkt ner i det sänkta spårområdet måste det först rinna på markytan till nedsänkningen. Detta skulle kräva långvariga havsnivåer omkring + 4,5 till + 5 m, vilket är extremt osannolikt i Öresund. Om så extrema vattenstånd skulle inträffa kommer stora delar av Malmö, Arlöv och Skånes sydvästkust att ligga under vatten, och tågtrafiken kommer i alla hänseenden stå still. Ett mer sannolikt scenario vore att en hög nivå i havet i samband med högt flöde i ån skulle dämna Alnarpsån så mycket att ån svämmade över och ner till de sänkta spåren. Denna risk är känd av Trafikverket och har undersökts. Anläggningen har utformats så att vatten från Alnarpsån inte kommer att spilla ner till spåren även om ån svämmar över.*

## **10 VA SYD**

VA-ledningarna nämns endast i förbigående i järnvägsplanen. Konsekvenserna av att en omfattande del av vatten- och avloppsledningsnätet måste läggas om belyses nästan inte alls. Inga åtgärder redovisas.

I miljökonsekvensbeskrivningen står det att risken för översvämningar kommer att minska då dagvattnet i västra Åkarp kommer att omhändertas på västra sidan. Att enbart omhändertaga dagvattnet i västra Åkarp bör inte ha större påverkan på översvämningensrisken mer än marginellt.

Åkarpsdammen kommer torrläggas under byggtiden då tillfälliga spår kommer anläggas däröver. Det är viktigt att beakta hur, när och i vilken ordning arbetena sker.

Det går inte att omedelbart jämföra en kulvert med en öppen dikesfåra. Konsekvenserna för höga flöden i kulverten är inte utredda. Det finns därmed en risk för ökade omkostnader för ersättning av översvämningar, framförallt i ombyggnadsskedet, vilket kommer belasta VA SYD. Detta är ännu inte reglerat mellan VA SYD och Trafikverket.

Det finns inga konkreta exempel på hur utjämningsdammarna kommer utformas varken för att omhänderta eller rena dag- och grundvattnet. VA SYD kommer ställa krav på kvaliteten på det vatten som släpps ut i deras system. Detta ska regleras i ett avtal mellan VA SYD och Trafikverket.

VA SYD befarar att de föreslagna åtgärderna både för dagvatten och recipient kommer medföra driftkostnader vilka kommer belasta skattekollektivet. En juridisk överenskommelse måste göras mellan VA SYD och Trafikverket innan påbörjad byggnation.

### **Trafikverkets svar**

*Genomförandet av fyrsparutbyggnaden innebär att ledningar som idag korsar eller är belägna intill spårområdet behöver läggas om. I avtal mellan Trafikverket och VA SYD kommer att hanteras ansvarsfördelning för projektering och byggande av ledningar samt ekonomisk reglering. Till utgångspunkt för avtalet ligger befintliga avtal om ledningskorsningar med järnvägen. I avtalet hanteras också övriga frågor som parterna bedömer är nödvändiga att reglera.*

*Utvidgningen av Södra stambanan medför att dagvatten från västra Åkarp leds om. Flödet i Alnarpsån genom Åkarp kommer därmed att minska, vilket torde medföra en generell minskning av översvämningensrisken.*

*Åkarpsdammen kommer inte att torrläggas utan delvis fyllas ut under perioden då de tillfälliga spåren passerar. Det kommer hela tiden att finnas ett flöde genom dammen och skyddsåtgärder vidtas för den del av dammen som är fortsatt vattenfylld.*

*Den kulvert som är beskriven har en större flödesarea än nuvarande broöppning vid Alnarpsvägen. Kulverten kommer därmed inte att försvåra för vatten att rinna ut från Åkarpsdammen, och kommer således inte att dämna nivån i dammen.*

*En beskrivning av förväntad kvalitet på dagvatten från anläggningen kommer att inkluderas i miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram för vattenverksamheten.*

*En av de mest översvämningensdrabbade sträckorna längs ån är norr om Stationsvägen. I samband med utvidgningen av Södra stambanan kommer en trång sektion under Stationsvägen att byggas bort och översvämningensrisken uppströms att minska. Behovet av framtida skadepkostnader längs sträckan kommer således inte att öka som en konsekvens av projektet, snarare tvärtom.*



## 11 E.ON

I yttrandet från E.ON beskrivs översiktligt verksamhetens förutsättningar. E.ON konstaterar att det blir omfattande ombyggnader av befintligt nät och i planförslaget saknar de en beskrivning av hur de ledningar som finns förtecknade kommer att påverkas. Utöver det saknar de även en redogörelse för hur tillfälliga nyttjanderätter ska disponeras och hur eventuella konflikter mellan verksamheterna ska hanteras.

Utgångspunkten för E.ON är att eftersträva att behålla ledningar i befintligt utförande och läge med hänsyn till kostnader och omak med ombyggnader och markupplåtelse. De utgår ifrån samma rättigheter gentemot markägaren kvarstår efter genomförd ledningsomläggning. Den som begär åtgärden måste också stå för ersättningen för markupplåtelsen. E.ON framhåller att de måste garanteras åtkomst till sina ledningar även under byggtiden.

I fråga om fastighetsbildningsåtgärder förutsätter E.ON att Trafikverket (och Burlövs kommun) uppger Lantmäteriet om förändringar så att rättigheter förordnas att gälla i mottagande fastigheter. Det är särskilt viktigt för de rättigheter som inte finns inskrivna i fastighetsregistret.

För att planen ska vara godtagbar anser E.ON att de ska kunna förutse planens organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten i dessa. Nödvändiga åtgärder på ledningar med efterföljande avtal utgör sådan fråga som ska hanteras i planen. Ett sådant avtal måste vara upprättat innan planen antas. Som alternativ till avtalstecknande kan E.ON acceptera utfästelse om att Trafikverket tar på sig kostnader för samtliga åtgärder som blir nödvändiga på grund av järnvägsplanen genom att lägga till en sådan skrivning i planen.

### **Trafikverkets svar**

*Genomförandet av fyrspårsutbyggnaden innebär att ledningar som idag korsar eller är belägna intill spårområdet behöver läggas om. I avtal mellan Trafikverket och E.ON kommer att hanteras ansvarsfördelning för projektering och byggande av ledningar samt ekonomisk reglering. Till utgångspunkt för avtalet ligger befintliga avtal om ledningskorsningar med järnvägen. Trafikverket räknar med att kunna teckna nya avtal innan järnvägsplanen fastställs.*

## 4 Hjärup

### 12 Hjärups Byalag

I det yttrande som Hjärups Byalag inkommit med belyses vikten av att välja typ av bullerskydd för att minimera barriäreffekten som trots allt blir påtaglig. Byalaget undrar vilka de 49 fastigheter är som får överskridna riktvärden för buller och har synpunkter som rör parkering vid stationen samt grönytor och parkområden.

Noggranna undersökningar av grävda brunnar och eventuella sättningar hos fastigheter i närområdet ska göras såväl under byggskedet som något år efter färdigställandet.

Byalaget anser vidare att stationsbyggnadernas bevarande är av stor vikt och undrar över fortsatta utredningar för snabbcykelstråket, nya vägförbindelser längs järnvägen samt yttre godsspår och fortsatt utbyggnad av fyra spår in mot Lund. Snar information om trafiksäkerhet, damm/nedsmutsning, arbetstider samt mätbara störningar av buller, elektronik och vibrationer efterlyses. Hittills har den varit obefintlig konstaterar Hjärups Byalag.

#### **Trafikverkets svar**

*I anslutning till stationen föreslås delvis genomsiktliga bullerskyddsskärmar för att begränsa den visuella barriäreffekten. Fastigheter som exponeras för tågbuller över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och/eller 70 dB(A) maxnivå utomhus vid fasad, redovisas på karta och i tabell i bullerutredningen som är bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Ytor för parkering kring den nya Stationsbron är en kommunal fråga, liksom utformning av grönytor på mark som inte ingår i järnvägsanläggningen.*

*Trafikverket kommer att upprätta ett kontrollprogram i syfte att finna eventuella skillnader mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt för att identifiera behov av ytterligare åtgärder. Kontroll och uppföljning av grundvattensänkning under byggskedet och en bit in i driftsskedet redovisas som en av flera angivna punkter som enligt miljökonsekvensbeskrivningen bör ingå i kontrollprogrammet.*

*Både stationsbyggnaden och stinsbostaden i Hjärup kommer att bevaras.*

*Behovet av en framtida vägförbindelse mellan Hjärup och väg 108 har tidigare utretts av kommunen. Inga ytterligare utredningar är aktuella i nuläget. Reservat för en eventuell framtida utbyggnad av ett Yttre godstågsspår finns med i kommunens översiktsplan men inga utredningar pågår eller är aktuella för närvarande. Trafikverket utreder för närvarande fyrspårsutbyggnaden av järnvägen mellan Flackarp och Lund samt snabbcykelstråket Malmö-Lund. I nuläget kan inte anges när pågående utredningsarbeten kommer att vara klara.*

*Vid alla byggprojekt inom tätorter vidtas skyddsåtgärder, och det kommer att ske även i detta projekt. Det är viktigt att säkerställa att inte obehöriga kommer in på arbetsområdet och kan skada sig själva eller material. Arbetsplatsen kommer därför att stängslas in och bevakas. Tillfälliga bullerskydd kommer också att sättas upp, för att minska störningarna från de tillfälliga spåren under byggtiden. På bägge sidor om spåren i Hjärup ligger bostäder, skolor och daghem. Tillfälliga och säkra gång- och cykelpassager över spåren och byggarbetsplatsen ska finnas under hela byggperioden. Trafikverket kommer att ha löpande uppföljningar med entreprenörerna kring dessa frågor.*

# 5 Åkarp

## 13 Brf Dalslund

Brf Dalslund invänder mot den planerade vägen mellan Dalslundsvägen och Stationsvägen. Föreningen befarar bland annat att träd och annan växtlighet försvinner, att buller i området kommer att öka, att växtlighet på skolgården ersätts med asfalt samt att skolvägen blir mindre säker och trygg för eleverna.

### Trafikverkets svar

*Den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan tas bort från järnvägsplanen och tillfällig bilväg till skolorna samt idrottsplats och station föreslås istället från Gränsvägen. Sträckningen läggs fast i samband med entreprenaden. En tillfällig väg i förbindelse med Gränsvägen bedöms kunna åstadkommas med en tillräckligt god säkerhet. Byggtrafiken hålls så långt som möjligt separerad från övrig trafik. Inga oskyddade trafikanter tillåts på infartsvägen från Gränsvägen. Dessa får ta sig till skolan, idrottsplatsen och stationen via befintliga gång- och cykelvägar.*

## 14 K. Siwmark m.fl.

K. Siwmark m.fl. argumenterar i sitt yttrande över varför väg vid Dalslundsskolan är olämplig, exempelvis anføres att en naturskolgård för de yngre barnen försvinner. Istället föreslås Gränsvägen användas för en permanent lösning och om det är nödvändigt kan Villavägen användas under byggtiden.

Ett par frågeställningar framförs också. Den ena rör möjligheten att leda tågtrafiken på åkermark utanför orterna under byggtiden. Den andra frågan är om projektet kan använda tunnelborrmaskin såsom gjordes för Citytunneln.

### Trafikverkets svar

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

*Att leda om tillfällig tågtrafik på åkermark skulle bland annat innebära längre restider och ge stora negativa konsekvenser för naturmiljö och för värdefull jordbruksmark. Det bedöms inte vara rimligt i jämförelse med en rak sträckning i huvudsakligen redan exploaterade områden. Tunnelborrmaskiner används för att borra i berggrund, vilket inte är aktuellt i detta projekt.*

## 15 P. Carlsson och S. Olsson

P. Carlsson och S. Olsson opponerar mot den planerade vägen mellan Dalslundsvägen och Stationsvägen. Anledningen är bland annat att grönytor försvinner, att Lilla Dalslundsskolans gård blir mindre och att bilvägen kommer passera bara några meter utanför klassrumsfönstren. En lämpligare dragning vore via den snart utbyggda Gränsvägen föreslår P. Carlsson och S. Olsson.

### Trafikverkets svar

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

## 16 J. Komstedt

I yttrandet från J. Komstedt erinras mot föreslagen dragning av den tillfälliga vägen över Lilla Dalslundsskolans skolgård. Det vore bättre att förlägga vägen längs Alnarpsån till Gränsvägens förlängning anser J. Komstedt.

**Trafikverkets svar**

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

**17 A. Hoff Bidzovski**

Att anlägga väg för tung trafik bredvid Lilla Dalslundsskolan är orimligt framhåller A. Hoff Bidzovski. Bilavgaser är skadliga och lärosalarnas fönster kan inte hållas öppna på grund av buller och avgaser. Det ger en ohållbar skolmiljö. Det finns andra alternativ som t ex att förlänga Villavägen och koppla ihop den med Stationsvägen.

**Trafikverkets svar**

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

**18 J. Milic och T. Nilsson**

Den föreslagna vägen mellan Dalslundsvägen och Stationsvägen är även i fokus i yttrandet från J. Milic och T. Nilsson. De pekar på risker och olägenheter som förslaget skulle medföra för framförallt barn i området och de äldre som bor på seniorboendet. Avgaser, buller och vibrationer skulle också öka i området. Boendemiljön skulle försämrats och värdet på bostäderna riskerar att sjunka. Istället föreslås en anslutning från den nya förlängningen av Gränsvägen.

**Trafikverkets svar**

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

**19 P. Samuelsson**

P. Samuelsson uttrycker i sitt yttrande oro för sättningar/skador i samband med grävning/sprängning/transporter m.m. Han är inte nöjd med ersättningsvägen från Dalslundsvägen till skolorna och pekar på problem med säkerhet, buller och avgaser.

**Trafikverkets svar**

*Innan byggstart görs en inventering av fastigheter som riskerar att påverkas av byggnationen. Ett kontrollprogram upprättas avseende bland annat vibrationer.*

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13.*

**20 Karstorps villaförening**

Karstorps villaförening framför följande om Gränsvägen:

För att inrymma de fyra nya spåren, de två tillfälliga spåren och en väg för transporter för måste viadukten efter färdigställandet blir onödigt lång.

Eftersom de tillfälliga spåren kommer ligga i markplan kommer viadukten behöva bli onödigt hög. Även om spåren sänks 3 m blir det onödigt högt. Om bron blir 5,5 m över mark blir bron för hög efter bygget. Trafikverket bör undersöka om det går att bygga en permanent bro som sen kan sänkas så mycket som möjligt efter färdigställandet av järnvägen.

För att skydda mot vind, buller och avgaser behöver träden på Skånevägen bevaras.

För att undvika tung trafik på Gränsvägen, både under och efter byggfasen, bör skyltning, hastighetsbegränsning och eventuella direkta hinder för tung trafik övervägas.

När kommer förlängningen av Gränsvägen att starta och hur lång är byggtiden? Hur kommer samordning ske när det gäller stängningen av Alnarpsvägens korsning med järnvägen? Uppgifter om detta skiljer sig mellan järnvägsplanen och detaljplanen. Det är inte acceptabelt att båda är stängda samtidigt.

Det är angeläget att det blir gång- och cykelväg längst hela Gränsvägen och att dessa färdigställs samtidigt som vägen. Det är viktigt att denna gå längst vägens insida för att gående och cyklister inte ska behöva korsa vägen.

I yttrandet framförs missnöje med Trafikverkets förslag på tillfällig ersättningsväg för trafik till och från Dalslundsskolan. Det är bättre att ordna en vägförbindelse från den förlängda Gränsvägen.

Karstorps villaförening har också följande synpunkter och frågor till Trafikverket:

Det är angeläget att anslutningarna mellan Alnarpsvägen och E6.1 kommer vara tillgänglig under hela byggfasen.

Då gång- och cykelvägen från Åkarp till Arlov utefter järnvägen kommer vara avstängd under byggfasen är det nödvändigt att istället utnyttja gång- och cykelvägen utefter Lundavägen. En säker och rak gång- och cykelväg behövs då från västra Åkarp och upp till Lundavägen.

Det är viktigt att bättre beskriva hur det kommer ordnas enkel och säker tillfart för gång- och cykeltrafik och rullstolar fram till de tillfälliga stationerna under byggfasen.

Är det möjligt att använda fyllnadsmassor från bygget för att bygga ett förstärkt bullerskydd utmed E6/E20?

Det är viktigt att i så stor utsträckning som möjligt begränsa ingreppen i dammen såväl som parken för de tillfälliga spåren. Fler träd än absolut nödvändigt ska inte fällas. För att nya träd ska ersätta fällda träd bör redan från projektets början återplanteringen förberedas genom tillfällig plantering av de nya träden på annan plats.

#### **Trafikverkets svar**

*Enligt gällande detaljplan får brons höjd vara max 18 m ö.h. Trafikverkets planering har utgått från denna höjd för att bron ska kunna gå över både de permanenta och de tillfälliga spåren. Ett flertal yttranden över järnvägsplanen har ifrågasatt varför inte bron sänks när de tillfälliga spåren har tagits bort. Trafikverket föreslår därför att den permanenta bron endast ska gå över de permanenta spåren. Detta påverkar brons höjd, som istället blir ca 15 m ö.h., samt brons längd. Under byggtiden kan en tillfällig bro som är högre än detta behöva byggas. Hur detta kommer lösas tekniskt klarläggs under detaljprojekteringen.*

*Tillfälligt nyttjande justeras i järnvägsplanen så att vegetation längs med Skånevägen bevaras i möjligaste mån.*

*Trafikering på Gränsvägen är ett kommunalt beslut. Trafikverket har förutsatt att tung trafik kan framföras på Gränsvägen, men åtgärder kommer att vidtas i samråd med kommunen för att minimera störningar. Exempel på åtgärder för byggtrafiken är anpassning av hastighet samt skydd mot buller och damning.*

*En etappvis utbyggnad av de tillfälliga spåren innebär att bommarna vid Alnarpsvägen är fällda under så långa perioder att korsningen i praktiken blir avstängd. Genom att bygga ut Gränsvägen skapas en alternativ möjlighet att passera spåren men innebär tidsmässigt att båda passagerna över järnvägen kommer att vara stängda under ca 6 månader. Biltrafiken hänvisas då till Lommavägen i Hjärup eller Kronetorpsvägen i Arlov. Gående och cyklister kommer hela tiden att kunna passera järnvägen vid stationen i Åkarp. Kraven på tillgänglighet ska beaktas.*

*Utformningen av gång- och cykelväg längs Gränsvägen bestäms av Burlövs kommun.*

*Beträffande den föreslagna tillfälliga vägen vid Lilla Dalslundsskolan, se Trafikverkets svar på yttrande nr 13*

*Anslutningarna mellan Alnarpsvägen och E6.1 kommer vara tillgängliga under hela byggfasen.*

*Gång- och cykeltrafiken från Åkarp till Arlov hänvisas till befintliga gång- och cykelvägar i tätorten genom tydlig skyltning.*

*Trafikverket planerar inte att förbättra bullerskyddet längs E6/E20 mer än vad som redovisas i järnvägsplanen. Diskussioner pågår dock med Burlövs kommun i frågan.*

*Ingreppen i Åkarpsdammen ska begränsas så långt möjligt och fler träd än absolut nödvändigt ska inte fällas.*

## 21 C. och M. Petersen

C. och M. Petersen oroas av buller, damning och de risker som lastbilstrafiken på Gränsvägen innebär under byggskedet. De föreslår att befintliga vallar byggs på med schaktmassor, sänkt hastighet till 50 km/tim och att lastbilarna täcks över för att minska besvär med damm.

### Trafikverkets svar

*Trafikverket har förutsatt att tung trafik kan framföras på Gränsvägen, men åtgärder kommer att vidtas i samråd med kommunen för att minimera störningar. Exempel på åtgärder för byggtrafiken är anpassning av hastighet, skydd mot buller och damning.*

## 22 C. och P. Andersson

Gränsvägsbron redovisas med varierande höjd i planbeskrivningen till detaljplanen uppmärksammar C. och P. Andersson i sitt yttrande. Krav ställs på att tillfälliga spår grävs ned lika mycket som permanenta spår för att bron inte ska bli så hög. Annars befarar de att avgaser och oljud hamnar i deras trädgårdar.

### Trafikverkets svar

*Enligt gällande detaljplan får brons höjd vara max 18 m ö.h. Trafikverkets planering har utgått från denna höjd för att bron ska kunna gå över både de permanenta och de tillfälliga spåren. Ett flertal yttranden över järnvägsplanen har ifrågasatt varför inte bron sänks när de tillfälliga spåren har tagits bort. Trafikverket föreslår därför att den permanenta bron endast ska gå över de permanenta spåren. Detta påverkar brons höjd, som istället blir 15 m ö.h., samt brons längd. Under byggtiden kan en tillfällig bro som är högre än detta behöva byggas. Hur detta tekniskt ska lösas klarläggs under detaljprojekteringen.*

## 23 N. Lundin

N. Lundin har i sitt yttrande en generell synpunkt om att grundvattenpåverkan inte är tillräckligt utredd och vill att Trafikverket och kommunen ska utreda detta noggrannare.

I övrigt handlar N. Lundins yttrande uteslutande om Gränsvägen. Han ber i sitt yttrande att få ett förtydligande över ansvarsfördelningen mellan Burlövs kommun och Trafikverket.

Dessutom framför N. Lundin följande synpunkter rörande Gränsvägen och dess passage på bro över järnvägen:

### Utformning

- Bron bör inte bli högre än 1,7-2 m över omgivande mark.
- Bron ska vara så kort som möjligt för att minimera påverkan av buller och vibrationer.
- Bron bör ha en lutning nedåt på minst 3 % från det att den passerat de tillfälliga spåren och över de nedsänkta spåren för att slutligen anslutas till Gränsvägen.

### Påverkan

- Bron bör inte byggas alls eftersom det kommer medföra försämrade luftkvalitet, ökad bilism, mer buller och avgaser samt för att beakta länsstyrelsens hållning att minska användandet av jordbruksmark.
- En buller- och vibrationsutredning bör utföras före det att brons utformning planeras vidare. I samband med detta ska det planeras in bullerskydd redan från början.
- Riskbedömningar för farligt gods på Gränsvägen bör utredas innan fortsatt planering sker.

### Växtlighet

- Träden, som står längst med Skånevägen, bör bevaras och kompletteras för att motverka försämrade luftkvalitet, bullerstörningar och andra miljöproblem samt för rekreation.

### Trafik

- En ny miljökonsekvensanalys bör göras, som beaktar Burlövs vision om att minska bil- och lastbilstransporter och trafik samt att föra över trafiken till järnväg istället.
- Miljökonsekvensbeskrivningen bör göras om och reflektera de fakta som tas fram som negativa för miljön kring Gränsvägen.

- En ny trafikutredning bör utföras för Gränsvägen med avseende på de nya situationer som antingen är faktum, vad gäller E22, eller planerade, såsom sjukhus i Hjärup. Utredningen bör utföras relaterad till "Fyrstegsprincipen" och i huvudsak de första två stegen.
- Andra lösningar bör tas fram för att hantera transporter till och från bygget utan brokonstruktionen. Om bro vid Gränsvägen behövs för byggnation av järnvägen bör den vara tillfällig och monteras ner efter byggtiden.
- Serviceväg till järnvägen bör förläggas på den södra sidan.

#### Övrigt

- N. Lundin har observerat ett fel i planbeskrivningen och han menar att planbeskrivningen till detaljplanen spelar en viktig roll för hur detaljplanen ska tolkas juridiskt.

#### **Trafikverkets svar**

*Trafikverket bedömer att frågan om grundvatten har utretts i tillräcklig omfattning. Grundvattenpåverkan kommer att prövas av mark- och miljödomstolen, som har att ta ställning till om påverkan är tillräckligt utredd.*

*Gränsvägen är sedan tidigare planlagd som en kommunal gata. Därför är det kommunen som äger frågorna som rör Gränsvägens slutliga utförande, trafikering o.s.v. Trafikverket avser använda Gränsvägen under byggnationen av den nya järnvägen dels för byggtrafik, dels för omledning av trafik när Alnarpsvägen behöver stängas. Det är Trafikverket som ansvarar för vägen under byggtiden.*

#### Utformning

*Enligt gällande detaljplan får brons höjd vara max 18 m ö.h. Trafikverkets planering har utgått från denna höjd för att bron ska kunna gå över både de permanenta och de tillfälliga spåren. Ett flertal yttranden över järnvägsplanen har ifrågasatt varför inte bron sänks när de tillfälliga spåren har tagits bort. Trafikverket föreslår därför att den permanenta bron endast ska gå över de permanenta spåren. Detta påverkar brons höjd, som istället blir 15 m ö.h., samt brons längd. Under byggtiden kan en tillfällig bro som är högre än detta behöva byggas. Hur detta kommer lösas tekniskt klarläggs under detaljprojekteringen.*

#### Påverkan

*Gränsvägen är en tillfällig väg för Trafikverket. Trafikverket har förutsatt att tung trafik kan framföras på Gränsvägen, men åtgärder kommer att vidtas i samråd med kommunen för att minimera störningar. Exempel på åtgärder för byggtrafiken är anpassning av hastighet, skydd mot buller och damning.*

#### Växtlighet

*Tillfälligt nyttjande justeras i järnvägsplanen så att vegetation längs med Skånevägen bevaras i möjligaste mån.*

#### Trafik

*Gränsvägen är en tillfällig väg för Trafikverket. Servicevägen måste förläggas på den nordvästra sidan av järnvägen men järnvägsplanen ändras så att servicevägen ansluter till Gränsvägens norra sida.*

## **24 J. Falk och A. Månsson**

Likalydande skrivelse som yttrande nr 23. Se Trafikverkets svar på yttrande nr 23.

## **25 A. Göransson**

I yttrandet från A. Göransson uttrycks oro för att buller från motorväg och järnväg efter järnvägsutbyggnaden kommer att påverka fastigheten negativt. Nedsänkningen av järnvägen ska fortsätta till andra sidan motorvägsbron föreslår A. Göransson.

Fråga ställs också hur regnvatten omhändertas i den nedsänkta järnvägen och vilka som tar ansvar vid skador på grund av översvämningar.

#### **Trafikverkets svar**

*Den nya järnvägen kommer att vara nedsänkt under E6/E20 som Göransson föreslår. Nedsänkningen är ca 3,5–4,0 m vid passage under E6/E20. Nedsänkningen tillsammans med bullerskyddsskärmar längs järnvägen*



*samt höjning av bullerskyddsvall och -skärm på motorvägsbron kommer att medföra minskat buller jämfört med dagens nivåer. Nedsänkningen ger området en förbättring jämfört med dagens buller från järnvägen.*

*Det regn som faller över den nedsänkta delen av spåren kommer att ledas till pumpar och lyftas upp till marknivå. Vattnet kommer att ledas till utjämningsdammar innan det rinner vidare till Alnarpsån. Utjämningsdammarnas syfte är bland annat att minska risken för översvämning längs Alnarpsån. Dimensionering av åtgärder görs så att översvämningens risk inte ökar till följd av projektet.*

*Historisk kunskap visar dock att översvämningar är ett återkommande problem längs ån, och kommer sannolikt så också att förbli om inte stora förändringar av hela avvattningsystemet görs. Det ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde att genomföra storskaliga uppgraderingar av befintliga kommunala avvattningsystem. Trafikverket styr heller inte över hur Burlövs kommun fördelar eventuella kostnader i samband med översvämningsskada.*

## **26 Sockervägens samfällighetsförening**

Sockervägens samfällighetsförening vill se en samlad bedömning av konsekvenser och risker för de boende, framför allt av förhållanden under byggtiden.

Följande synpunkter och frågor om byggtiden lyfter samfälligheten:

Kommer de kunna köra bil till och från området under hela perioden? Hur kommer bullret av bygget hanteras för de boende? Finns risk för tågolyckor? På väg till och från bilarna rör man sig nära spåren, räcker bullerskyddsskärm som skydd? Hur kommer säkerheten för barnen i området bli? Finns det risk för olyckor om barn/ungdomar kommer in på spårområdet för de tillfälliga spåren? Hur förhindras den typen av olyckor? De undrar också hur de boende påverkas av elektromagnetiska fält från de tillfälliga spåren, spelar höjden på husen någon roll? Hur stor är risken för skador på husen under byggperioden orsakade av uppträngande dagvatten? Samfälligheten konstaterar att många garageplatser försvinner på grund av de tillfälliga spåren och det är angeläget med garageplatser samt parkeringsmöjlighet nära husen. Parkering inne på gården minskar framkomligheten samt ökar risken för olyckor.

Samfälligheten har även synpunkter och frågor beträffande den färdiga järnvägen:

Oro finns över att minskat buller från järnvägen kommer ersättas av buller från trafiken om Sockervägen öppnas och det blir genomfartstrafik. Hur ska området vara fortsatt anpassat efter barn och äldre efter att Sockervägen öppnats för genomfartstrafik? Ett mångdubblat trafikflöde och otydliga gränser mellan området och Sockervägen ökar risken för olyckor. Fler som passerar området skapar otrygghet och större risk för inbrott. Burlövs kommun har få naturområden, om Alnarpsån hålls öppen ökar naturkänslan och den biologiska mångfalden. Snabbcykelväg genom området är olycklig eftersom cyklar som blandas med barn medför en ökad risk för olyckor. Cykelpassagerarna måste anpassa för att barn ska kunna använda dem, vilket medför att nedförsbackar, branta uppförsbackar och T-kors inte är att föredra. En trygg passage över Alnarpsvägen för gående och cyklister är viktig för att minska olycksrisken. Nedgångarna till stationen måste vara tillgängliga för fotgängare, cyklister samt de som skjutsas med bil till stationen. Ordentlig cykelparkering bör finnas vid nedgångarna. Utformningen runt stationen bör vara så att man tryggt kan gå till och från stationen under den mörka delen av dygnet.

### **Trafikverkets svar**

*Beträffande tillfart till området, parkering och garage under byggtiden kommer anläggningen att utformas på sådant sätt att biltillfart kommer att vara möjlig samt att denna uppfyller räddningstjänstens och renhållningens krav. Området kommer att erbjudas tillfälliga parkeringar och garage i närområdet under byggtiden. I avtal mellan Trafikverket och samfällighetsföreningen kommer utformning och ekonomisk reglering att hanteras.*

*Buller från de tillfälliga spåren kommer att regleras med tillfälliga bullerskydd enligt bullerutredningen som är bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Järnvägen utgör ett stort samhällsintresse, men riskerna för tredje man får inte bli oacceptabelt höga. Riskbedömningen avseende farligt gods m.m., Underlagsrapport till MKB, 2013-05-21 visar att risken aldrig är att betrakta som hög. Trafikverket anser därmed att riskerna har blivit tillräckligt utredda med hänsyn till befintlig bebyggelse i spårets närhet.*

*Spårspring bedöms vara den största olycksrisken idag. Stängsel längs järnvägen kommer att förbättras för att förhindra spårspring och som suicidprevention.*

*I Trafikverkets planering används riktvärdet 0,4 mikrotlesa för elektromagnetiska fält. Detta riktvärde används i alla utbyggnadsprojekt. Utredning har gjorts i projektet där fastigheter som beräknas bli berörda av överskridna riktvärden har identifierats. Fastigheterna på Sockervägen berörs inte av detta.*

*Ombyggnad av Södra stambanan kommer att minska mängden vatten som rinner förbi Sockervägen eftersom dagvatten från västra Åkarp kommer att ledas om och jämnas ut. Med mindre vatten i ån minskar den generella risken för översvämning. Kulverten kommer att ges sådana dimensioner att risken för översvämning inte ökar i förhållande till dagsläget.*

*När det gäller områdets utformning då järnvägen är klar hänvisas till den kommunala planeringen.*

*Trafikverket ser det inte självklart att ett öppet dike förbi Sockervägen är av betydelse för den biologiska mångfalden eftersom förutsättningarna för akvatiska värden på sträckan inte är goda. Det huvudsakliga biologiska värdet som har identifierats i vattendraget är ål, som inte förväntas påverkas av en kulvert. Trafikverket kommer ändå i erforderlig omfattning att vidta kompensationsåtgärder söder om Åkarp för att stärka den biologiska mångfalden. Den kompensationsåtgärd som ligger närmast till hands är att återge dikesfåran en mer naturlig utformning genom anläggande av så kallade tvåstegsdiken.*

*Trafikverket delar inställningen att kulvertering av Alnarpsån under Sockervägen inte gynnar det upplevda naturvärdet av platsen. De kommunala planerna för Sockervägen och snabbcykelväg förbi Sockervägen lämnar dock inget utrymme för ett öppet vattendrag så som befintlig bebyggelse ligger. Om de kommunala planerna för Sockervägen och snabbcykelväg skulle ändras så förändras förutsättningarna för att låta Alnarpsån rinna öppet.*

## **27 B. Johansson och B. Nilsson**

Yttrandet från B. Johansson och B. Nilsson berör byggtiden och de tillfälliga spår som är planerade att förläggas längs Sockervägen. B. Johansson och B. Nilsson befarar problem för boende vid Sockervägen avseende miljö, hälsa, säkerhet och det psykosociala.

De anser att det är oacceptabelt att bullerskyddsskärm byggs ca 6 m från närmaste husgavel och att spåren hamnar ca 14,5 m från detta.

Rörande risker hänvisas till en rapport från Länsstyrelsen i Stockholms län där det framgår att det bör lämnas byggnadsfritt 25 m närmast järnvägen för att klara risker för urspärning och olyckor med petroleumprodukter. I rapporten framgår det också att sammanhängande bostadsbebyggelse medges fram till avståndet 50 m från järnvägen. B. Johansson och B. Nilsson saknar tydlig riskbedömning för de tillfälliga spåren.

Vidare hänvisar de till Trafikverkets skrift "Järnvägen i samhällsplaneringen" daterad juni 2009 och som beskriver negativa effekter av trafikbuller. Byggtiden anser de vara långvarig, vilket gör skriften applicerbar för deras del.

Till sist föreslår de att de tillfälliga spåren byggs helt och hållet på Sockervägen utan att inskränka på bostadsområdet. Då blir störningarna för de boende mindre och garaget på området kan användas som extra bullerskydd. Alternativt förslag är att trafikera befintliga spår tills västra tråget är färdigställt. Det kan sedan trafikeras medan det östra byggs klart. Detta är ett alternativ mellan E6/E20 och Alnarpsvägen framhåller de.

### **Trafikverkets svar**

*Järnvägen utgör ett stort samhällsintresse, men riskerna för tredje man får inte bli oacceptabelt höga. Rapporten Riskbedömning avseende farligt gods m.m., Underlagsrapport till MKB, 2013-05-21 visar att risken aldrig är att betrakta som hög. Trafikverket anser därmed att riskerna har blivit tillräckligt utredda med hänsyn till befintlig bebyggelse i spårets närhet.*

*För att undvika betydande störningar i tågtrafiken under byggtiden behöver tillfälliga spår anläggas. I utredningsarbetet som har föregått placeringen av de tillfälliga spåren har flera alternativ studerats som alla innebär intrång av något slag. Spåren har placerats på den östra sidan om befintlig järnväg då detta ger minst sammantagen påverkan. Eftersom broläget för de tillfälliga spåren vid E6/E20 styrs av närheten till befintlig bro som är byggd på palar är det inte möjligt att helt och hållet bygga de tillfälliga spåren på Sockervägen.*

## **28 A. Benigno och M. Wallergård**

Stinsbostaden i Åkarp (Åkarp 1:79) bör inte rivas i samband med järnvägsutbyggnaden. Det bör gå att dra de provisoriska spåren vid sidan som det görs vid stationshuset. Flyttas den provisoriska stationen norrut får det plats att ansluta vare sig de provisoriska spåren byggs i etapper eller ej. Bron som ska gå över tunneln måste inte nödvändigtvis anslutas i Lervägen utan kan lika väl anslutas till Apelvägen eller Svanetorpsvägen. Eftersom det planerade torget antagligen inte kommer bli verklighet (pga magnetfälten från kontaktledningarna) så kommer förbindelsen Lervägen/Stationshuset inte få samma betydelse. Tillgängligheten till stationen borde kunna tillgodoses med en alternativ bro på en annan position som skonar eller till och med integrerar stinshuset i utformningen.

Villa Ekbo (Åkarp 1:44) hotas också med rivning. Om huset flyttas bör det bli till en permanent plats eftersom en andra flytt skulle ha stor negativ inverkan på husets skick. De tillfälliga spåren kan dras som planerat utan att komma för nära inpå huset. De nödvändiga ytorna för transport av byggmaterial etc. kan tillgodoses från både Sockervägen och Alnarpsvägen. Det bör alltså vara möjligt att lämna huset intakt och därmed undvika de stora kostnaderna förknippade med rivning och återuppbyggnad alternativt flytt av huset.

Åkarp 1:37 (tidigare Åkarpsvärdshuset Tre Musketörer) kommer också påverkas av de nära intilliggande spåren. Husets status bör övervakas för att säkerställa att det utsätts för alltför svåra påfrestningar av den förbipasserande tågtrafiken under anläggningsfasen.

Rivning av Coyetgården ska dokumenteras noggrant med tanke på fastighetens historiska värde. Dokumentationen ska utföras av fotografier och skriftliga beskrivningar utifrån ett antikvariskt perspektiv. Värt att notera är att Coyetgården ligger i Staffanstorps kommun och inte i Åkarp som det felaktigt uttrycks i detaljplanen.

Vid både Åkarps och Hjärups station bör alltför moderna former och material undvikas, så som stora ytor av glas eller metall.

### **Trafikverkets svar**

*För att undvika betydande störningar i tågtrafiken under byggtiden behöver tillfälliga spår anläggas. I utredningsarbetet som har föregått placeringen av de tillfälliga spåren har flera alternativ studerats som alla innebär intrång av något slag. Spåren har placerats på den östra sidan om befintlig järnväg då detta ger minst sammantagen påverkan. På den östra sidan finns ändå många aspekter att beakta. Åkarpsdammen, stationshuset, stinsbostaden, Alnarpsåns sträckning, den tillfälliga stationens placering, möjligheten att bygga spåren i etapper för att minimera byggtiden m.m. Både stationshuset och stinsbostaden är byggnader värda att bevara. Stationshuset är dock betecknat som en särskilt värdefull miljö enligt gällande detaljplan. I den sammanvägda bedömningen är det därför Stinsbostaden som inte kan vara kvar. Dialog kring detta har förts med representanter för Burlövs kommun och länsstyrelsen.*

*Åkarp 1:44 är en privat fastighet och lösningar för fastigheten bestäms i förhandlingar med fastighetsägaren.*

*Innan byggstart görs en inventering av fastigheter som riskerar att påverkas av byggnationen. Ett kontrollprogram upprättas avseende bland annat vibrationer.*

*Dokumentation av Coyetgården ska genomföras.*

## **29 L. Nolin**

L. Nolin skriver i sitt yttrande att stinshuset är ett kulturarv och borde bevaras, inte rivas.

### **Trafikverkets svar**

*Se Trafikverkets svar till yttrande nr 28.*

### **30 T. Persson**

T. Persson belyser i sitt yttrande Alnarpsströmmens betydelse som grundvattentäkt. Behovet av erforderlig hantering av det regn som faller över nedsänkningen understryks också. T. Persson menar att det är otillräckligt att dimensionera en så samhällsviktig anläggning för ett 10-årsregn. I yttrandet föreslås att vatten bör ledas till en annan recipient än Alnarpsån. Vikten av att hantera grundvatten som läcker in belyses. T. Persson menar att det inte finns plats i recipient för tillkommande belastning från uppumpat grundvatten.

Från T. Persson kommer även ett alternativt förslag på nedsänkning av järnvägen i Åkarp. Istället för en nedsänkning på ca 6 m enligt järnvägsplanen föreslår han en mindre nedsänkning, ca 1,5–2,0 m, och i kombination med vall och mur. Om sänkningen minimeras behövs ingen tillfällig anläggning genom dammen till exempel. I yttrandet anförs att ljudet från den nedsänkta järnvägen kommer att hamna längre upp och längre bort. Ljudet kommer att nå området kring Byvägen och de översta delarna av Åkarp med nivån +10 m ö.h.

I yttrandet klagas det också på det buller som härrör från trafiken på E6/E20 och E22 och som ligger som en ljudmatta över större delen av samhället.

#### **Trafikverkets svar**

*Avseende T. Perssons synpunkter som rör vattenfrågor, se Trafikverkets svar på yttrande nr 9.*

*Frågan om nedsänkningen är avgjord i tidigare planeringsskede och prövad i tillåtlighet enligt miljöbalken. Om nedsänkningen görs ytterligare kommer bullerdämpningen inte att vara lika effektiv. Ljudmiljön kommer i och med utbyggnaden att förbättras i hela samhället. Den djupa nedsänkningen och bullerskydden som fångar upp ljudet bidrar till att även delar av Åkarp längre bort från järnvägen kommer att få förbättrad ljudmiljö.*

*I planen ingår förstärkta bullerskydd längs E6/E20 i form av vallar och skärmar, vilket också kommer att minska trafikbuller i Åkarp.*

### **31 Cencero AB/Cencio AB/Persiennexperten Svenska AB**

Transporter till och från företagen i form av intransporter, utleveranser, besök och personalens bilresor, får inte försväras under byggtiden eller senare. In- och utfarterna mot Bruksvägen kommer inte kunna användas för trafik under byggskedet eller senare, men de nya in- och utfartslösningarna accepteras under förutsättning att dessa utförs i god tid innan arbetet för järnvägen påbörjas. För att in- och utfarterna ska fungera krävs att Lervägen och Murvägen får parkeringsförbud under byggnadstiden och framgent. Fastighetsägaren kräver att in- och utfarterna samt åtgärder på tomten ska byggas av Trafikverket samt utformas efter samråd och godkännande av fastighetsägaren. Inga kostnader för detta får falla på fastighetsägaren och ska regleras i ett avtal innan järnvägsplanen fastställs.

De stödmurar som behövs för att hålla upp cykelvägen som byggs på Bruksvägen och höjs till Lervägen kommer behöva hamna på fastigheten Burlöv Åkarp 18:50. Dessa kräver fastighetsägaren ska byggas av Trafikverket efter samråd och godkännande av dem. Trafikverket ska även underhålla murarna i framtiden. Inga kostnader för detta får falla på fastighetsägaren och ska regleras i ett avtal innan järnvägsplanen fastställs.

Bullerskyddsskärmar enligt järnvägsplanen bör byta plats så att de delvist genomskiktiga skärmarna utförs framför norra delen av fastighetens fasad där kontors- och personalutrymmen är placerade.

Den nya servitutsrätten för underjordisk markanläggning antas användas till förankringskonstruktioner för spont. Detta kan komma i konflikt med borrhullar som byggnaden är grundlagd på. Grundläggningsnivån för dessa är ca 4 m under nuvarande marknivå. Under byggnaden finns även ledningar. Därför vill fastighetsägaren att servitutsrätten begränsas i höjddled eller på annat sätt så att underjordiska markanläggningar inte skadar byggnadens grundläggning eller ledningar inom fastigheten. Detta ska även gälla obebyggda delar av fastigheten för att medge framtida tillbyggnad.

Grundvattensänkningen på 2 m under huset befaras medföra sättningar. Även andra rörelser i marken är en risk under byggtiden. Maskinerna i tillverkningen tål inte sättningar, alltså räcker det inte att resonera kring och beakta sättningar utifrån risken för skador för byggnaden. Därför kräver fastighetsägaren att Trafikverket gör geotekniska undersökningar samt beräkningar för sättningar som kan uppstå under hela byggnaden (1 100 kvm). Detta ska ske innan järnvägsplanen fastställs så att rätt byggmetoder föreskrivs och tillräckliga krav ställs i

bygghandlingarna. Byggnadsarbetena godtas inte påbörjas utan bättre kunskap om sättningar och påverkan på byggnaden, maskiner och produktionen.

Vibrationer har jämförts med riktvärden för att minimera risken att närliggande byggnader skadas och tar inte hänsyn till sannolikhet för skador på vibrationskänslig utrustning. Därför kräver fastighetsägaren att Trafikverket gör närmare undersökningar av vibrationerna så att skador på maskiner och hinder i produktionen inte uppstår.

Tillverkningen är känslig för damm. Därför kräver de att krav ska ställas så att det inte uppstår damning eller att lokalerna skyddas på ett effektivt sätt så att damm inte tränger in. Detta för att kvalitetsproblem ska drabba produktionen.

I arbetet med järnvägsplanen har inte underbyggda bedömningar gjorts avseende projektets effekter när det gäller problem med sättningar, vibrationer och damm. Därför menar fastighetsägaren att järnvägsplanen har allvarliga brister och kräver att kompletteringar görs på dessa punkter innan järnvägsplanen fastställs.

#### **Trafikverkets svar**

*Trafikverket kommer att bygga nya infarter och utfarter som säkerställer verksamhetens transporter både permanent och under byggtiden.*

*Angående synpunkten om stödmurar för cykelvägen så rör detta en kommunal anläggning. Frågan hanteras därför av kommunen.*

*Synpunkten om delvis genomsiktighet för skärmen kommer att tillgodoses. Planen ändras i denna del genom att genomsiktligheten förlängs ca 20 m norrut.*

*När det gäller förankringskonstruktioner vill projektet göra klart att stagen utgår från stödmurskonstruktionen i en vinkel om ca 45 grader. Det gör att dessa hamnar långt under borrplintar och ledningar som hör till byggnader. Risk för skada är i det närmaste obefintlig.*

*Vad beträffar grundvattensänkningar så har en platsspecifik utredning gjorts. Vid fastighetsgräns är den maximala förväntade grundvattensänkningen ca 2 m. Vid byggnaden varierar den förväntade maximala grundvattensänkningen mellan ca 1 m och 0,3 m. Konservativa beräkningar visar att en grundvattensänkning av 2 m förväntas ge maximalt 8 mm sättning, sannolikt mindre än så. Sättningen är proportionerlig mot avsänkingsdjupet, vilket innebär att en grundvattensänkning av 1 m respektive 0,3 m resulterar i en maximal sättning av ca 4 mm respektive ca 1 mm. Det innebär en maximal teoretisk sättningsskillnad inom byggnaden av ca 2-3 mm, vilket varken bedöms påverka byggnadens stabilitet eller funktion. Det understryks att beräkningarna är konservativa och såväl verklig sättning som sättningsskillnader sannolikt kommer att bli mindre än så.*

*Vad beträffar vibrationer och damning så kommer detta att hanteras inom ramen för kontrollprogram under byggtiden. Förutom förberedande åtgärder kommer löpande uppföljning att ske och vid behov åtgärder vidtas.*

*Avtal som reglerar in- och utfart för verksamheten samt störningar under byggtiden kommer att tecknas med fastighetsägaren. Trafikverket räknar med att kunna teckna avtal innan järnvägsplanen fastställs.*

## **32 CR Service i Arlöv AB**

CR Service i Arlöv AB framhåller i sitt yttrande att bolagets verksamhet med finmekaniska arbetsuppgifter inte kommer att kunna utföras på grund av vibrationer och buller från järnvägsutbyggnaden. Bolaget framför också att deras infart från Bruksvägen samt deras logistikmottagning måste flyttas när Bruksvägen stängs av för trafik.

#### **Trafikverkets svar**

*Beträffande vibrationer och buller behöver gemensamt undersökas vilka åtgärder som kan vidtas för att minimera negativ påverkan. Fyrspårutbyggnaden innebär att infarten från Bruksvägen under byggtiden och efter genomförd detaljplan blir stängd. I avtal mellan Trafikverket och bolaget kommer flytt av infart och dess konsekvenser på verksamheten att hanteras.*

### **33 L. Hejll och J. Roskvist**

L. Hejll och J. Roskvists verksamhet störs av buller från järnvägen och de är därför intresserade av åtgärder vid fastigheten som krävs för att det ska minska.

#### **Trafikverkets svar**

*Riktvärdet inomhus i arbetslokaler för tyst verksamhet är 60 dB(A) maximal ljudnivå. Enligt bullerutredningen, som är en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen, kommer verksamheten på fastigheten inte att få ljudnivåer som överskrider detta riktvärde efter utbyggnaden.*

## 6 Arlöv

### 34 D. Jonsson och M. Nilsson

I yttrandet klagas på höga ljudnivåer för bostaden längs Mossvägen. I yttrandet framförs också erinran mot servicevägen och etableringsområdet som är planerade utanför bostadsfastigheten. Bullernivån är redan hög både in- och utvändigt. Informationen angående servicevägen och etableringsområdet har varit bristfällig. Det borde redan nu planeras hur de boende ska tillmötesgåas. Säkerheten med tanke på tung trafik och hög ljudnivå är oklar.

#### Trafikverkets svar

*Fastigheten beräknas få överskridna riktvärden efter utbyggnaden. Enligt bullerutredningen så rekommenderas bullerskydd vid tomtgränsen. För fastigheterna vid Mossvägen har utretts att placera en bullerskyddsvall vid spåren. Det bedöms dock inte vara samhällsekonomiskt rimligt att placera bullerskydd längs järnvägen för att skydda bostadshusen vid Mossvägen.*

### 35 A. Åkesson

I yttrandet klagas på höga ljudnivåer för bostaden längs Mossvägen. A. Åkesson är angelägen om att en vall anläggs i höjd med Mossvägen.

#### Trafikverkets svar

*Fastigheten beräknas inte få överskridna riktvärden efter utbyggnaden. För fastigheterna vid Mossvägen har utretts att placera en bullerskyddsvall vid spåren. Det bedöms dock inte vara samhällsekonomiskt rimligt att placera bullerskydd längs järnvägen för att skydda bostadshusen vid Mossvägen.*

### 36 D. och P. Fredh m.fl.

I yttrandet, som är en gemensam skrivelse för fastighetsägare på Kvarngatan, Kärleksgatan, Stora Tvärgatan och Industrigatan i Arlöv, anförs att bullernivåerna beräknas bli fördubblade utomhus på grund av fler spår och mer trafik. De som står bakom skrivelsen kan inte acceptera detta utan att järnvägsnära åtgärder vidtas. Annars kommer deras hälsa att påverkas negativt liksom värdena på deras fastigheter.

De pekar på att ljudnivåerna kommer att ligga långt över riktvärdet för utomhusbuller och kräver att järnvägsnära åtgärder utvärderas ytterligare med målsättning att förbättra utemiljön i trädgårdarna, i parken och på gatan. Befintliga bullerskyddsskärmar bör förlängas på båda sidor och en kompletterande skärm bör byggas mot verkstäderna väster om spåret för att undvika eko.

I yttrandet anmärks på att det saknas information i den samhällsekonomiska utredning som gjorts. Det framgår att det inte är lönsamt att höja de befintliga skärmarna, men det finns ingen ytterligare information som förklarar varför. Det bör vara möjligt att höja dessa till en rimlig kostnad menar de.

De gör även en kostnadsjämförelse mellan Arlöv och Åkarp avseende bulleråtgärder.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket vill förtydliga att järnvägsnära åtgärder kommer att vidtas vid Kvarngatan i Arlöv. Bullerskyddsskärmar är planerade att förlängas mot söder. Mot norr kontrolleras och vid behov kompletteras överlapp mellan skärm och industri. Dessutom förses nya och vid behov gamla bullerskydd i Arlöv med ljudabsorbenter.*

*Möjligheten att uppfylla riktvärden genom att höja bullerskyddsskärmarna vid bland annat Kvarngatan och Industrigatan har utretts. Enbart ett fåtal fastigheter får reducerad bullernivå om skärmarna höjs från dagens ca 3 m till ca 4,5 m över räls överkant. Nyttan, det vill säga antalet fastigheter som har nytta av skärmarna och den minskning av bullernivån som skärmarna ger, bedömdes inte stå i proportion till kostnaden för att höja skärmarna. Kostnaden motsvarar helt nya skärmar eftersom förstärkt grundläggning behövs för att klara*



vindlaster. Inriktningen har mot den bakgrunden istället varit att skydda uteplatser och inomhusmiljö. Trafikverket gör ingen annan bedömning än den som redan föreligger.

### **37 M. Ekdahl**

M. Ekdahl menar att vallen på västra sidan i Arlov behöver göras högre för att kompensera för att vallen kan sjunka ihop. Ett plank på vallens krön är inte vackert, men det är acceptabelt om det skymms av växtlighet.

#### **Trafikverkets svar**

*Alla massor sätter sig efter en tid. Beroende på grad av beredning, exempelvis kompaktering, sätter sig massorna mer eller mindre. Det här kommer att beaktas när den nya vallen byggs. Synpunkten om att inte ha skärm på vallen kan inte tillgodoses, med hänsyn till dess bidrag till att dämpa bullerutbredningen i området. Utsidan av vallen är kommunal mark. Utformning och eventuell växtlighet planeras i samråd med kommunen.*

### **38 P. Mattsson och P. Skoog**

P. Mattsson och P. Skoog anser att de bör få fastighetsnära åtgärder. Maxvärden beskrivs som väldigt höga och godstrafiken som outhärdlig.

#### **Trafikverkets svar**

*Överlag beräknas bostäderna på Fiskaregatan i Arlov få ungefär samma nivåer som idag. För samtliga bostäder på Fiskaregatan kommer riktvärden att klaras. Att erbjuda fastighetsnära åtgärder för dessa bostäder bedöms därför inte vara motiverat.*

### **39 E. Svarrer**

E. Svarrer framför i sitt yttrande att hon störs av godståg på nätterna och är rädd för att detta buller kommer att öka efter utbyggnaden i och med ökad trafik. Det går inte att ha öppna fönster till sovrummen på övervåningen.

#### **Trafikverkets svar**

*Bostaden beräknas få ljudnivåer som inte överskrider gällande riktvärden. Riktvärdena avser inte situationer där sovrumsfönster är öppna.*

### **40 Frasetti Bakverk**

Fastigheten Tågarp 15:13 ligger sydost om järnvägen och gränsar direkt till spårområdet. På fastigheten kan det bli aktuellt att uppföra en större byggnad inrymmande skilda besöksintensiva verksamheter.

Miljökonsekvensbeskrivningen som hör till järnvägsplanen anser Frasetti Bakverk vara för övergripande. En riskanalys på mer detaljerad nivå behöver göras på fastigheten Tågarp 15:13. Med utgångspunkt i rapport 2000:01 från Länsstyrelsen i Stockholms län "Riskhänsyn vid ny bebyggelse", och särskilt med hänsyn till avstånd till järnväg, anser Frasetti Bakverk att fastigheten ska beskrivas och analyseras i planförslaget och där kraven i förhållande till järnvägen ska klargöras.

#### **Trafikverkets svar**

*Syftet med Trafikverkets riskutredning (Riskbedömning avseende farligt gods m.m., Underlagsrapport till MKB 2013-05-21) har varit att kontrollera att järnvägen kan vara kvar i sin befintliga sträckning. Järnvägen utgör ett stort samhällsintresse, men riskerna för tredje man får inte bli oacceptabelt höga. Utredningen visar att risken aldrig är att betrakta som hög. Trafikverket anser därmed att riskerna har blivit tillräckligt utredda med hänsyn till befintlig bebyggelse i spårets närhet.*

*I det fall en förtätning eller annan ny bebyggelse blir aktuell måste närheten till järnvägen och eventuella skyddsåtgärder prövas i detaljplan eller genom bygglov med hänsyn till bebyggelsens syfte.*

#### **41 FrontPac AB**

FrontPac AB har i sitt yttrande lämnat synpunkter rörande tillgänglighet till sin verksamhet på Företagsvägen. Infarterna till deras företag påverkas och även framkomligheten och möjligheten för lastbilar att vända. De yrkar för en ny dragning av infart till deras kontor samt att svängen runt Företagsvägen inte påverkar deras transporter. Om en sänkning medför att lastbilar inte kan köra som förut måste en genomfart mellan Hammarvägen och Företagsvägen skapas. Det måste även vara möjligt att ta sig ut från utlastningsplatsen till Företagsvägen.

Bolaget vill att den tilltänkta parkeringsplatsen ska placeras så att trafiken dit inte blockerar Företagsvägen.

FrontPac AB förutsätter att distributionen av el, vatten och gas inte påverkas av byggnationen.

FrontPac AB framhåller även att trafik under byggtiden måste planeras för.

#### **Trafikverkets svar**

*Trafikverket kommer att ta hänsyn till FrontPac AB:s behov av tillgänglighet under byggtiden. I järnvägsplanen anges tillfälligt nyttjande T5 på Företagsvägen och del av fastigheten Tågarp 16:75, vilket innebär byggväg som även är öppen för annan trafik. Denna väg får ej blockeras. Företagsvägen är en kommunal väg och planeringen av vägens utformning efter byggnationen är därför en kommunal fråga*

*I fortsatt planering krävs samråd mellan Trafikverket och FrontPac AB kring frågor om tillgängligheten under byggtiden.*

*Malin 2015-06-17*

Ort och datum

*Marie Olsson*

Projektledare



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)