

JÄRNVÄGSPLAN

Flackarp-Arlöv, fyra spår

Samrådsredogörelse

Granskningshandling 2015-03-23



Samrådsredogörelse 2015-03-23

Skapat av: Tyréns AB. Samordnare: Göran Lindberg.

Dokumentdatum: 2015-03-23

Diarienum/Ärendenum: TRV 2010/40510

Uppdragsnr: 102531

Version: 1.0

Utgivare: Trafikverket

Projekt: Flackarp-Arlöv, fyra spår

Uppdragsansvarig: Marie Minör

Kontaktperson:

Distributör: Trafikverket, 291 25 Kristianstad, telefon 0771-921 921

Innehåll

1. Inledning	5
1.1. Syfte med samråd	5
1.2. Samrådets omfattning.....	5
2. Samråd i tidigare skeden	6
2.1. Samråd under förstudierna	6
2.2. Samråd under järnvägsutredningen	8
3. Samrådsaktiviteter för järnvägsplanen	11
4. Samrådsrets	15
5. Samråd med myndigheter och organisationer	16
5.1 Burlövs kommun	16
5.2 Höje å vattenråd	17
5.3 Länsstyrelsen i Skåne län.....	17
5.4 Räddningstjänsten Syd	19
5.5 Staffanstorps kommun.....	22
6. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och övrig allmänhet	24
6.1 Spårprofilen genom Hjärup.....	24
6.2 Stationsbron i Hjärup	24
6.3 Stationsutformningen i Hjärup	25
6.4 Stationsutformningen i Åkarp.....	26
6.5 Pendlarstationen i Burlöv	26
6.6 Vägar och cykelvägar	28
6.7 Drift, underhåll och gestaltning.....	29
6.8 Järnvägstrafikeringen	31
6.9 Buller.....	31
6.10 Bullerskydd i Åkarp	33
6.11 Bullerskydd i Arlöv	34
6.12 Allmänna vattenfrågor	35
6.13 Särskilda vattenfrågor i Hjärup och Åkarp.....	36
6.14 Byggskede	37
6.15 Övriga frågor och synpunkter	39
7. Samråd med ledningsägare och dikesföretag	42
7.1 Ledningsägare	42
7.2 Dikesföretag	42

Sammanfattning

Under arbetet med att upprätta järnvägsplanen har samråd om den planerade utbyggnaden genomförts med fastighetsägare som förväntas bli berörda, myndigheter och organisationer och andra intressenter som har ett väsentligt intresse av utbyggnaden.

Särskilda mötesserier har hållits med bl.a. Länsstyrelsen i Skåne län, Burlövs och Staffanstorps kommuner samt Räddningstjänsten Syd. Möten har också hållits med dikningsföretag och vissa större ledningsägare. Trafikverket har träffat enskilda fastighetsägare som är berörda av markintrång.

Samråd med allmänheten hölls dels genom dialogmöten hösten 2011 och genom samrådsmöten hösten 2012. Vid båda tillfällena genomfördes möten i såväl Hjärup som Åkarp och Arlöv. Mötena, speciellt i Hjärup och Åkarp, var välbesökta. Sammanlagt lockade de båda mötesomgångarna över 600 besökare.

En samrådsremiss skickades i september 2013 till Naturskyddsföreningen och olika myndigheter.

Synpunkter från samråden har inarbetats i planförslaget i den mån det varit möjligt. Frågeställningarna som framkom vid mötena gällde i huvudsak att mer åtgärder för att minska bullret från tågen borde genomföras i framför allt Hjärup och i Arlöv samt att bulleråtgärder även borde genomföras för vägbuller från väg E6/E20 förbi Åkarp. Andra frågor handlade om stationsplaceringar, de störningar som kan uppstå under byggperioden och påverkan på Alnarpsån samt Åkarpsdammen. Många betonade också att det är viktigt med ljus och insyn vid stationerna, för att öka tryggheten och säkerheten.

Synpunkterna har bl.a. resulterat i att järnvägen sänkts ner lite mer än vad som från början var tänkt genom Hjärup för att minska bullret samt att bullerskyddsåtgärder även kommer att vidtas för väg E6/E20 förbi Åkarp. Genomsiktliga partier av bullerskyddsskärmar kommer även att uppföras, framförallt vid ingångar till stationerna och utmed delar av plattformarna för att öka tryggheten.

1. Inledning

Projektet har utretts i olika planeringsskeden under ett flertal år i enlighet med de planeringsprocesser för väg och järnväg som regleras i väglagen, lag om byggande av järnväg och miljöbalken.

Den 1 januari 2013 trädde en rad lagändringar i kraft. Syftet med de nya lagändringarna är bl.a. att förenkla planeringsprocessen och att få tydlighet i att samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planeringsskedet.

Innan lagändringarna trädde i kraft gällde att processen skulle omfatta tre utredningsskeden, eftersom olika alternativ var tänkbara och projektet kunde antas medföra betydande miljöpåverkan. Projektet upprättade därvid erforderliga förstudier samt en järnvägsutredning. Efter skedet med järnvägsutredningen fattade regeringen beslut om projektets tillåtlighet enligt miljöbalken. Järnvägsplan är det skede där detaljutformning och markanspråk fastställs.

1.1. Syfte med samråd

En viktig del vid planeringen av utbyggnaden är dialogen med alla som berörs. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, sakägare och allmänhet om utbyggnaden. Syftet med samråd är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området och identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet.

1.2. Samrådets omfattning

Samrådsredogörelsen omfattar alla samrådsformer under planskedet fram till utställning/granskning.

Under arbetet med förstudierna och järnvägsutredningen hölls också samråd. I samrådsredogörelsen är även dessa samråd sammanfattade.

Allmänna samrådsmöten i planskedet har i förekommande fall samordnats med annan planering, såsom kommunal översiktplanering, framtagande av kommunalt planprogram och planering för den så kallade supercykelvägen mellan Malmö och Lund.

Inkomna synpunkter i samråd inför tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att redovisas i en särskild samrådsredogörelse som biläggs ansökan till mark- och miljödomstolen.

2. Samråd i tidigare skeden

Under arbetet med förstudierna och järnvägsutredningen hölls samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner och ideella föreningar som enligt stadgar har till ändamål att ta tillvara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med allmänheten.

2.1. Samråd under förstudierna

Tre förstudier har genomförts, varav två ligger till grund för järnvägsutredningen.

Förstudie kapacitetsförstärkning Södra stambanan, delen Flackarp-Arlöv behandlar kapacitetsförstärkning på Södra stambanan mellan Lund och Malmö och studerar översiktligt olika varianter av kapacitetsförstärkande åtgärder. *Förstudie kapacitetsförstärkning Eslöv-Åkarp* behandlar korridorer för en yttre godsbanan. Den tredje förstudien, *Lommavägen - korsning med Södra stambanan*, behandlar möjligheten till en ombyggnad av den planskilda korsningen på Lommavägen för att behålla funktionen av vägen.

Förstudierna kapacitetsförstärkning Södra stambanan, delen Flackarp-Arlöv och kapacitetsförstärkning Eslöv-Åkarp

Tidigt samråd enligt 6 kapitlet 4§ miljöbalken genomfördes för *Förstudie kapacitetsförstärkning Eslöv-Åkarp* på fyra orter:

- 1999-04-12 Pilängsskolans aula, Lomma, ca 70 besökare.
- 1999-04-13 Kävlinge teater, Kävlinge, ca 150 besökare.
- 1999-04-19 Hotell Sten Stensson Sten, Eslöv, ca 70 besökare.
- 1999-04-22 Torngården, Stångby, ca 70 besökare.

Totalt inkom ca 160 yttranden från privatpersoner/markägare, 32 yttranden från miljöorganisationer, föreningar och byalag samt omfattande yttranden från länsstyrelsen, berörda kommuner, trafikhuvudmän och regionala/statliga organ.

Tidigt samråd enligt 6 kapitlet 4§ miljöbalken genomfördes för *Förstudie kapacitetsförstärkning Södra stambanan, delen Flackarp-Arlöv* på två orter:

- 1999-04-28 Församlingshemmet, Arlöv, ca 40 besökare.
- 1999-05-05 SLU i Alnarp, ca 60 besökare.

Ett informationsmöte den 2 november 1999 hölls på SLU i Alnarp med ca 200 besökare. Mötet hölls i samband med att samrådshandlingen för förstudien var färdigställd. Samrådshandlingen var också föremål för ett omfattande remissförfarande under perioden september 1999 till mars 2000.

Totalt inkom ca 25 yttranden från privatpersoner/markägare, 10 yttranden från miljöorganisationer, föreningar och byalag samt omfattande remissyttranden från länsstyrelsen, berörda kommuner, trafikhuvudmän och regionala/statliga organ. De sistnämnda yttrandena var delvis samordnade med förstudien för kapacitetsförstärkning Eslöv-Åkarp.

Vad gäller den yttre godsbanan ansåg alla berörda kommuner att det är viktigt att pröva en etapputbyggnad av en yttre godsbana. Samrådet för *Förstudie kapacitetsförstärkning Södra stambanan, delen Flackarp-Arlöv* visade att både Burlövs kommun och boende i området ser en förläggning av Södra stambanan i tunnel som den enda godtagbara lösningen. SJ och Skånetrafiken ansåg att en utbyggnad med fyra spår i befintlig sträcka är det enda alternativet som tillgodoser kapacitetsbehovet.

Länsstyrelsen påpekade att de båda förstudierna var delvis överlappande, inte samordnades och utarbetades vid olika tidpunkter. Banverket beslutade därför att de båda förstudierna skulle ligga till grund för en gemensam järnvägsutredning där de båda projekten studeras vidare.

Med anledning av de inkomna yttrandena och de genomförda samråden gjordes avgränsningar inför det fortsatta arbetet med järnvägsutredningen för alternativen att bygga ut delen Flackarp-Arlöv samt korridorer för en ny godsbana.

Lommavägen - korsning med Södra stambanan

Ett tidigt samråd hölls med länsstyrelsen 2012-04-19. Vid tillfället diskuterades förutsättningar och omfattning av förstudien. Bland annat framhöll länsstyrelsen följande.

- Förstudien bör beskriva förutsättningarna för Lommavägen ingående. Att Lommavägen är en konsekvens av fyrspårsutbyggnaden och hur järnvägen övergripande ämnas sänkas ska tydligt beskrivas.
- Förstudien ska endast beskriva konsekvenserna för en vägbro inom förstudieområdet. Val av läge för ny bro görs i arbetsplanen.
- Konsekvenser för odlingslandskapet måste beaktas. Beroende på vägbronns läge, vilka arealer kan återgå till odlingsmark och i vilket skick?

Samråd ägde rum med allmänheten under perioden från den 11 juni till den 22 juni 2012. Samrådet bedrevs som ett websamråd, där förstudiehandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets hemsida under samrådstiden. Det fanns möjligheter att lämna synpunkter på handlingen via en e-tjänst där ett formulär fylldes i eller genom att skicka ett brev till Trafikverket. Flera av de yttranden som inkom under samrådstiden framhöll synpunkter rörande bullerskyddsåtgärder, trafik under byggtiden, trafiksäkerhet och detaljutformning av bron. Även synpunkter om vikten av hänsyn till åkermark, kulturmiljö och slättlandskapet framhölls.

2.2. Samråd under järnvägsutredningen

Under arbetet med järnvägsutredningen och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen hölls samrådsmöten med olika intressenter, varav vissa hölls med allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Dessa möten hölls på följande platser:

- 2001-12-03, Åkarp
- 2001-12-04, Lomma
- 2001-12-06, Hjärup
- 2001-12-11, Lund
- 2002-01-10, Kävlinge

Övriga samrådsparter var enligt följande tabell.

Samrådspart	Antal samrådsmöten
Kommuner och trafikoperatörer	7
Länsstyrelsens MKB-grupp	7
Vägverket	2
”Miljögrupp i Burlöv”	8
Föreningar och intresseorganisationer	1
Centrala myndigheter	1

Allmän information om arbetet och projektet skedde via Banverkets nyhetsbrev och via Banverkets hemsida. Utöver samrådsmötena har kommunala beslutsfattare i berörda kommuner informerats om planeringsarbetet vid ett flertal tillfällen. Centrala myndigheter inbjöds till ett möte 2002-03-21, som dock ställdes in på grund av alltför få deltagare.

Totalt inkom skriftliga yttranden/frågor från ca 20 enskilda personer och föreningar i samband med samrådsmötena och som separata skrivelser.

Vid samtliga möten fördes minnesanteckningar. Av dessa framgår att de viktigaste frågeställningarna vid samrådsmötena var:

- Södra stambanans kapacitet
- Järnvägens utformning och konsekvenser i Åkarp
- Järnvägens utformning och konsekvenser i Hjärup
- Fördelar, nackdelar och sträckning av en yttre godsbanan (ett av utredningsalternativen i järnvägsutredningen)
- Anslutning av Lommabanan till en eventuell yttre godsbanan
- Miljökonsekvensbeskrivningens utformning och innehåll
- Olyckor och risker med farligt gods

- Bullerstörningar och barriäreffekter
- Markanvändning intill Södra stambanan
- Korsande vägar

Nedan följer ett utdrag ur samrådsredogörelsen för järnvägsutredningen med synpunkter och slutsatser med avseende på ovanstående frågeställningar.

Södra stambanans kapacitet

Om Banverket kommer fram till att ett alternativ med tre spår inte är ett realistiskt alternativ ur kapacitetssynpunkt, så behöver inte det alternativet konsekvensbeskrivas fullt ut på samma sätt som övriga alternativ.

Järnvägens utformning och konsekvenser i Åkarp

Genom Åkarp utreds tre alternativ – markplan, tunnel och tråg. Även en förhöjd tunnelloösning med ”tunnel på mark”, det vill säga en nedsänkt och övertäckt järnväg, ska utredas som ett kompletterande utredningsalternativ för att klargöra om kostnaderna då väsentligt kan reduceras.

För tunneln genom Åkarp studeras två olika tvärsektioner, dels en med tre fack i vilket fjärrtåg och godståg samsas om mittfacket, dels en sektion med två fack och central skiljevägg.

Järnvägens utformning och konsekvenser i Hjärup

Förutom alternativet med järnvägen bibehållen i markplan ska även alternativ med järnvägen nedsänkt ca 1,5 m, ca 3,5 m respektive ca 5,5 m studeras i Hjärup.

Fördelar, nackdelar och sträckning av en Yttre godsbanan

Uppfattningar står emot varandra – Jordbruksverket ifrågasätter om inte en Yttre godsbanan står i konflikt med miljöbalkens mål om en långsiktigt god hushållning med mark och förordar en utbyggnad i befintlig sträckning med största möjliga miljöhänsyn.

Räddningsverket välkomnar planerna på en Yttre godsbanan för att kunna transportera farligt gods utanför tätorterna. Berörda kommuner, främst Lund och Lomma, är positiva till Yttre godsbanan.

Valet mellan en Yttre godsbanan i en västlig eller östlig sträckning är enligt lantbrukarnas riksförbund (LRF) som att välja mellan pest och kolera. Förutom intrång och försvårat bruk av jordbruksfastigheterna kan grundvattensänkningar komma att påverka både skördeutfall samt tillgång på vatten i grävda brunnar.

Anslutning av Lommabanan till en eventuell yttre godsbanan

I förstudierna fanns inte någon anslutning från Lommabanan till en yttre godsbanan med, men en sådan bör nu prövas för att möjliggöra en avlastning av godstågstrafik genom Lomma. Två alternativ studeras – en med anslutning från Västkustbanan respektive en med anslutning från Lommabanan.

Miljökonsekvensbeskrivningens utformning och innehåll

Miljökonsekvensbeskrivningen upprättas som en separat handling som efter länsstyrelsens godkännande ingår i järnvägsutredningen. I enlighet med länsstyrelsens krav kommer integrations-, jämställdhets- och barnfrågor att behandlas i utredningen.

En miljömedicinsk bedömning av den påverkan på människors hälsa som projektet kan komma att medföra görs som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Olyckor och risker med farligt gods

Risakanalysen som utförts omfattar risker med farligt gods i systemet som helhet, risker med farligt gods i tunnel genom Åkarp samt säkerhetsvinster på grund av planskilda korsningar. Ett särskilt PM har upprättats avseende risk för skador på omgivande objekt, exempelvis byggnader, som en följd av ursparning, kollision eller sammanstötning.

Räddningsverket anser att risakanalysen bör omfatta samtliga förekommande identifierade olycksrisker. Såväl individrisk som samhällsrisk bör presenteras. Utredningen kommer därför att kompletteras med ett resonemang om individrisk, samhällsrisk och acceptanskriterier.

Burlövs kommun vill att det i rapporten även ska finnas en bedömning om vad hus i olika riskzoner bör kunna användas till. Banverket bedömer att utredningen, på denna nivå, inte kommer att medge så detaljerade slutsatser.

Bullerstörningar

I utredningen ingår att tydligt redovisa vilka bullerskyddsåtgärder som krävs för att tillgodose angivna miljö kvalitetskrav. Åtgärder som kommer att vidtas är dels bullerskyddsåtgärder längs spåren i form av vallar och skärmar, dels kompletterande fastighetsnära åtgärder. Även i Lund och Lomma kommer konsekvenserna med avseende på buller att redovisas.

I utredningen kommer även bullerskyddens konsekvenser på bl.a. stadsbild och barriäreffekter att beskrivas.

Markanvändning intill Södra stambanan

Burlövs kommun lyfter frågan om det inom kommunen finns planlagd verksamhet som ligger så nära järnvägen att den inte bör ligga kvar. Banverkets svar är att frågan behöver utvecklas utifrån gällande lagstiftning och acceptanskriterier i det fortsatta arbetet.

Korsande vägar

Samtliga korsningar med vägtrafik kommer att utföras planskilda. Effekter för Alnarpsvägen i Åkarp ska redovisas för de olika alternativen genom Åkarp.

3. Samrådsaktiviteter för järnvägsplanen

Under arbetet med att upprätta järnvägsplanen har samråd om den planerade utbyggnaden genomförts med fastighetsägare som förväntas bli berörda, myndigheter och organisationer och andra intressenter som har ett väsentligt intresse av utbyggnaden.

Särskilda mötesserier har hållits med Länsstyrelsen i Skåne län, Burlövs och Staffanstorps kommuner, Skånetrafiken, Räddningstjänsten Syd och Eon. Trafikverket har även träffat enskilda fastighetsägare som exempelvis är berörda av markintrång. I november 2011 respektive oktober 2012 hölls allmänna samrådsmöten. En samrådsremiss skickades i september 2013 till Naturskyddsföreningen och olika myndigheter.

Nedan redogörs för förfarandet vid de allmänna samrådsmötena och övriga samrådsaktiviteter.

Allmänna samrådsmöten

Allmänna samrådsmöten har hållits vid sex tillfällen:

- 2011-11-22 i Hjärupslundsskolans matsal, Hjärup, ca 160 besökare.
- 2011-11-23 i Medborgarhuset, Arlöv, 30 besökare.
- 2011-11-24 i Dalslundsskolans aula, Åkarp, ca 170 besökare.
- 2012-10-09 i Medborgarhuset, Arlöv, 46 besökare.
- 2012-10-11 i aulan på SLU Alnarp, Åkarp, ca 135 besökare.
- 2012-10-15 i Hjärupslundsskolans matsal, Hjärup, ca 120 besökare.

Under två kvällar, 2012-10-17 och 2012-10-24, hölls öppet hus i projektets utställningslokal, speciellt avsett för dem som missat samrådsmötena. Antalet besökare var 16 respektive och 12 st., och ett flertal synpunkter inkom.

Hantering av inkomna frågor och synpunkter under den allmänna samrådstiden

Samtliga frågor och synpunkter som inkom under samrådsmötena i november 2011 skrevs ner i minnesanteckningar, ett dokument per ort. Dessa dokument publicerades i sin helhet på projektets hemsida. Samtliga frågor med undantag av frågor som berörde byggperioden kunde besvaras.

Frågor och svar från dialogmötena publicerades på projektets hemsida. Frågor som berörde byggperioden besvarades och publicerades på hemsidan i ett senare skede, då planeringsprocessen kommit längre och frågorna gick att besvara. Publicering på hemsidan skedde i juni 2012.

Samtliga frågor och synpunkter som inkom under samrådsmötena i oktober 2012 har dokumenterats i minnesanteckningar. Dessa har publicerats på projektets hemsida. Frågor har besvarats och därefter publicerats på hemsidan.

Under de allmänna samrådsmötena fanns även möjlighet att lämna synpunkter på samrådsblanketter. Möjlighet fanns även att inkomma med skriftliga synpunkter via Trafikverkets hemsida. I samtliga utskick, inbjudningar, kungörelser m.m. framgick kontaktuppgifter tydligt liksom hur synpunkter kunde lämnas.

Synpunkter under hela samrådsperioden 1-31 oktober 2012 inkom också genom e-tjänsten på hemsidan (15 inkomna yttranden), brev/mejl till projektet (6 inkomna yttranden) och brev till Trafikverkets Kundtjänst (1 inkommet yttrande).

Utskick och annonseringar

Inför de allmänna samrådsmötena skickades inbjudningar till samtliga hushåll i Hjärup, Åkarp och Arlöv. Inbjudningar skickades även till lokala företag i närheten av järnvägen. Till de fastighetsägare med fastigheter i närheten av järnvägen, men som enligt fastighetsägarregistret har en annan adress än orterna ovan, skickades också inbjudningar.

Annonsor med kungörelser om samrådsmötena infördes också i lokala dagstidningar enligt nedan.

- 2011-11-12 i Sydsvenska Dagbladet och Skånska Dagbladet inför dialogmöten.
- 2011-11-19 i Sydsvenska Dagbladet och Skånska Dagbladet om att ta del av e-tjänst för samrådsyttrande via Trafikverkets hemsida.
- 2012-05-19 i Sydsvenska Dagbladet om att utställningslokalen på Alnarpsvägen håller öppet.
- 2012-05-22 i Skånska Dagbladet om att utställningslokalen på Alnarpsvägen håller öppet.
- 2012-09-29 i Sydsvenska Dagbladet och Skånska Dagbladet inför samrådsmöten.
- 2012-10-06 i Sydsvenska Dagbladet och Skånska Dagbladet inför samrådsmöten.
- 2012-10-13 i Skånska Dagbladet i anslutning till en utställning av projektet för de som inte haft möjlighet att närvara på samrådsmötena.
- 2012-10-15 i Sydsvenska Dagbladet i anslutning till en utställning av projektet för de som inte haft möjlighet att närvara på samrådsmötena.

Samrådsremiss

I september 2013 skickades en samrådsremiss till de berörda myndigheter som projektet dittills inte haft samråd med. Även Naturskyddsföreningen bereddes möjlighet att lämna yttrande.

Aktiviteter i samband med samråd för kommunala detaljplaner

Under hösten 2014 höll Staffanstorps och Burlövs kommun samråd för de nya detaljplaner som tas fram med anledning av järnvägsutbyggnaden. Den 3 september hölls samrådet i Hjärup. Vid flera tillfällen i november hölls samråden i Åkarp och Arlöv. Trafikverket deltog på samtliga möten och bistod vid frågor och synpunkter om järnvägsutbyggnaden.

Moderna samråd

Projektet ingår i Trafikverkets nationella projekt *Moderna samråd*. Det övergripande syftet med Moderna samråd är att hitta nya former för samråd som kan locka nya och fler medborgare.

Projektet använde under en period e-tjänst för samråd på projektets hemsida. E-tjänsten är en funktion med vilken intresserade kan klicka sig fram till ett formulär för synpunkter som fylls i direkt på hemsidan och därefter skickas till Trafikverkets diarium. Alla synpunkter via e-tjänsten blir diarieförda automatiskt av systemet. Det är även möjligt att bifoga filer i e-tjänsten.

E-postlistor

Projektet arbetade under en period med e-postlistor för boende i Hjärup, Åkarp och Arlöv. Alla intresserade var välkomna som medlemmar i e-postlistorna. Listorna marknadsfördes via annonser och personliga kontakter.

Listorna användes för att löpande skicka ut aktuell information till de boende. Ibland skickades information endast till boende på en av orterna, ibland gick samma information ut till samtliga listor. Utskick gjordes ungefär en gång i månaden. Vid samtliga utskick noterades toppar i besöksstatistiken på projektets hemsida. Den 25 mars 2013 var antalet medlemmar totalt 624 st.

Utökad dialog med allmänheten

Projektet har arbetat med att åstadkomma en utökad dialog med allmänheten för att sprida kunskap om projektet och bl.a. har två informatörer arbetat med uppsökande verksamhet. Följande aktiviteter har genomförts:

- Ett stort antal förskolor och skolor har besökts vid föräldramöten. Ca 400 föräldrar har på detta sätt fått information om projektet och möjlighet att ställa frågor. Vid samtliga besök har information om e-postlistorna givits.
- Närmare 90 arbetsplatsbesök har gjorts. Dessa har riktat sig till små företag och serviceinrättningar. Bl.a. har småföretagen kring järnvägen i Arlövs industriområde besökts, liksom kaféer, restauranger, butiker, frisersalonger, vårdcentraler och bibliotek. Vid dessa tillfällen har information, broschyrer och reklam för e-postlistorna lämnats till arbetsgivare, arbetstagare, kunder och patienter.

- Projektet har haft direkta kontakter med olika pensionärsföreningar, ålderdomshem, boendeföreningar, intresseföreningar och politiska partier. Kontakterna har skett genom föredrag, möten på projektkontoret samt besök i utställningslokalen.
- Projektet har deltagit i Hjärupsdagen i maj 2012, som arrangeras av Hjärups Byalag. Under dagen besökte drygt 400 hjärupsbor projektets bord.
- En speciell kontaktlogg förs i projektet. Under 2011-2012 har ca 2 000 personer haft direkta kontakter med projektet (här ingår inte kontakter som är nödvändiga för projektets framdrift, exempelvis med mark- eller fastighetsägare som berörs av markintrång).
- Fem miniutställningar har genomförts, som placerats ut på publika platser i de tre orterna.

Informationsbroschyrer

Informationsbroschyrer och informationsblad har tagits fram för att informera om projektet.

4. Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av myndigheter och organisationer, enskilda som kan bli särskilt berörda, ledningsägare, dikningsföretag och övrig allmänhet. I de allmänna samrådsmötena har projektet samrått med de enskilda som kan bli särskilt berörda och övrig allmänhet. Nedan förtecknas vilka som projektet har haft särskilda samråd med.

Myndigheter och organisationer

- Boverket
- Burlövs kommun
- Höje å vattenråd
- Jordbruksverket
- Lomma kommun
- Länsstyrelsen i Skåne län
- MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturskyddsföreningen i Malmö
- Naturskyddsföreningen i Skåne
- Naturvårdsverket
- Region Skåne
- Riksantikvarieämbetet
- Räddningstjänsten Syd
- SGU Sveriges Geologiska Undersökning
- Skånetrafiken
- Staffanstorps kommun
- Staffanstorps Naturskyddsförening

Ledningsägare

- ABMA
- EON Elnät
- EON Gas
- EON Värme
- Skanova
- Svenska Kraftnät
- Swedgas
- Telenor
- VA Syd

Dikningsföretag

- Dikningsföretaget Flackarp nr 2 och 6 år 1950
- Dikningsföretaget Flackarp-Svarte Hjerup år 1937
- Åkarp, Hjerup och Kabbarps dikningsföretag år 1951
- Dikningsföretaget Vinstorp-Lomma år 1943

5. Samråd med myndigheter och organisationer

Nedan redovisas vilka huvudsakliga sakfrågor som samråden med respektive samrådspart har omfattat. Särskilda frågor och synpunkter som har framförts redovisas, samt i förekommande fall Trafikverkets kommentarer i kursivt om hur dessa har beaktats.

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Naturvårdsverket har meddelat att de avstår från att lämna yttrande. SGU Sveriges Geologiska Undersökning hänvisar till sitt tidigare yttrande i ärendet. Övriga myndigheter och organisationer, som inte redovisas nedan, har inte svarat alls.

5.1 Burlövs kommun

Pendlarstationen i Burlöv och passagen under järnvägen stod bl.a. på dagordningen när Burlövs kommun och Trafikverket möttes i en lång serie av samrådsmöten. Hur lång blir undergången vid Burlövs station och vilken plushöjd blir det i botten ville kommunens representanter veta, eftersom det från kommunens sida fanns önskemål om möjlighet till busstrafik.

Kommunen uttryckte önskemål om ytterligare en gång- och cykelförbindelse i Arlöv, vilket inte har kunnat tillgoses eftersom attraktiva lösningar är svåra att åstadkomma.

Andra diskussionspunkter har rört anslutningar till fastigheterna vid Bruksvägen, hur Alnarpsån ska hanteras, Lommavägen, gång- och cykelvägen utmed järnvägen mellan Burlöv och Åkarp under byggtiden samt förfarande med detaljplaner.

Stationshuset i Åkarp blev även föremål för diskussion, där länsstyrelsen också har deltagit i möte i frågan.

Som ett resultat av samråden med kommunen justerades tunnelläget något söderut för att få en bättre koppling med befintligt gatunät. I samband med diskussionen om markanvändning ovan tunneln i Åkarp undrade kommunen över begränsningar för användandet.

Frågor om buller, bullerskydd och elektromagnetiska fält berördes under samtalen med kommunen. Parterna såg också gemensamt över möjligheter till avsättning av överskottsmassor, framför allt i form av bullervallar.

Olika alternativ för hur Gränsvägen och Kronotorpsvägen ska byggas diskuterades.

5.2 Höje å vattenråd

Höje å vattenråd inkom med en skrivelse där vikten av flödesreglerande åtgärder betonas. Rådet vill ha kommande handlingar som berör vattenfrågor på remiss.

Fördröjningsmagasin förläggs nordväst om järnvägens passage med Vragerupsvägen varifrån dagvatten släpps till dikesföretaget Flackarp-Svarte Hjerup. Flödet beräknas inte skilja sig från vad som släpps till diket idag i samma läge. Höje å vattenråd kommer i det fortsatta arbetet beredas möjlighet att ta del av tillkommande handlingar som berör vattenfrågor.

5.3 Länsstyrelsen i Skåne län

I dialogen med länsstyrelsen framhölls att det var viktigt att involvera räddningstjänsten tidigt och att använda erfarenheter från Citytunnelprojektet. Länsstyrelsen tyckte också att det var viktigt att utreda arkeologi tidigt och framhöll betydelsen av att samarbeta med kommunerna, särskilt i detaljplanearbetet, och att nå ut med information om utbyggnaden till de boende i orterna.

Upplägg och innehåll i gestaltningsprogram och miljökonsekvensbeskrivning behandlades, bl.a. upplystes Trafikverket om att artskyddsförordningen även gäller i tätorter, att Åkarpsdammen och diken längs stråket kan husera naturvärden och att värden som rör landskapsbild och grönstrukturer kan behöva beskrivas.

Länsstyrelsen pekade även på att vattenfrågor som kräver anmälan och tillstånd skulle aktualiseras. Hantering av dikningsföretag, utfyllnad av dammen, sättningsfrågor, kapacitetsproblem vid bortledning och komplicerade jordartsförhållanden var några frågor som ansågs behöva bli belysta i fortsatt arbete. Tre stora vattenfrågor behöver hanteras menade länsstyrelsen; översvämningssituationen, eventuell påverkan på Natura 2000 och miljökvalitetsnormer för Alnarpsån. Beträffande Alnarpsån poängterades att åns status inte får försämrats. En rad åtgärder för att bemästra påverkan från grumlande arbeten fördes på tal. Länsstyrelsen undrade vidare om det finns risk för översvämning i tunneln i Åkarp.

Vragerupsvägen och Stationsbron i Hjärup avhandlades och länsstyrelsen efterlyste där motiv, utifrån de större perspektiven, till utbyggnad av vägtrafik i orten. Problematiskt med Vragerupsvägen är ökat markanspråk, ökat buller och att ytterligare en tredje vägbro i orten motverkar möjligheterna att nå miljömålen. Hjärup är dessutom intressant beträffande framtida cykelpendling.

Angående markanvändningen ovanför tunneln i Åkarp menade länsstyrelsen att överfarter behöver prövas i förhållande till hela vägsystemet i området,

såsom för passagera i Hjärup. Det vore också lämpligt att kommunen prövade frågan i kommande detaljplanläggning.

Stationshuset i Åkarp diskuterades. Länsstyrelsen ansåg att husets kulturhistoriska värde går förlorat om det rivs och återuppförs med samma delar. Även om det flyttas och sedan ställs tillbaka kommer stora delar att gå förlorade.

Trafikverkets samråd och kommunikation med projektets olika intressenter, bl.a. de som länsstyrelsen hänvisat till, framgår av vidstående avsnitt. Arkeologi utreddes tidigt i enlighet med länsstyrelsens inrådan. Längs aktuella sträckan finns tidigare kända fornlämningar. En arkeologisk utredning av sträckan har genomförts som visar på att det även finns ytterligare, tidigare ej kända, fornlämningar.

Inventeringar och analyser som rör landskapsbild, naturvärden och liknande är genomförda och beskrivna i gestaltungsprogrammet och miljökonsekvensbeskrivningen.

Tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas och för mindre åtgärder görs erforderliga anmälningar. Dikesföretaget behöver omprövas i Mark- och miljödomstolen. Dammen planeras att fyllas delvis under byggtiden för att ge plats för de tillfälliga spåren. Geotekniska undersökningar är utförda längs hela sträckan med fördjupade studier på vissa ställen.

Beträffande översvämningssituationen i Åkarp så behandlas den i avsnitt nedan om särskilda vattenfrågor i Hjärup och Åkarp. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att utbyggnadsförslaget bedöms som positiv genom att utbyggnaden innebär att vattenkvaliteten i Alnarpsån förbättras på sikt samt att risken för att miljöfarliga utsläpp ska nå ån minskar till följd av tillkommande fördröjningsmagasin.

Eftersom föroreningshalterna i järnvägens och Lommavägens dagvatten samt grundvattnet bedöms vara låga, flödena utjämnas samt risken för spridning av föroreningar minskar bedöms det innebära en liten positiv effekt beträffande miljökvalitetsnormerna för vatten.

Åtgärder kommer att vidtas för att förhindra grumling av ytvatten och spridning av förorenat grundvatten till omgivande yt- eller grundvatten under byggskedet.

Vid etablering och avetablering av spanten i Åkarpsdammen ska siltskärm (geotextil) användas för att minska grumlingen i dammen och i Alnarpsån nedströms dammen. Siltskärm ska användas även för att minska risken för grumling i samband med åomgrävningarna.

Arbeten utförs under en period med låga vattenflöden för att minimera spridning av partiklar i Alnarpsån. Där så är möjligt ska omgrävningen utföras året innan

vatten släpps på så att en del vegetation hunnit etablera sig samt att vattnet först släpps på nerifrån och låta det stiga bakåt i den nya åfåran för att ytterligare minska grumlingen.

Där det finns utrymme utförs den nya åfåran som ett så kallat tvåstegsdike, framför allt som en åtgärd för att öka den biologiska mångfalden.

Dagvattensystemet är dimensionerat med fördröjning och pumpkapacitet som ska kunna ta hand om regnmängder i normal omfattning. Viss risk för översvämningar finns vid mycket stora nederbörds mängder och höga flöden, exempelvis vid 100-årsflöden.

Diskussionerna om Vragerupsvägen landade i en accept från kommunens sida att redovisa Vragerupsvägen som en tillfällig byggväg med vägbro och att vägens fortsatta användning prövas inom ramen för kommunal planering.

I den detaljplan som tas fram för järnvägsområdet redovisas hela området över tunneln som yta möjlig för överfarter.

De tillfälliga spåren förläggs så att stationshuset, sidobyggnaden och den sammanlänkande muren bevaras.

5.4 Räddningstjänsten Syd

I en serie möten med Räddningstjänsten Syd har de huvudsakliga diskussionspunkterna varit räddningstjänstens möjlighet till insats, tunnelutrymning och tunnelutformning. Nedan är sammanställt de frågor som kvarstår inför den fortsatta dialogen, med Trafikverkets kommentarer i kursivt.

Utrymning från tunneln

Räddningstjänsten Syd har inte för avsikt att detaljgranska utförda utredningar och analyser men efter genomgång finns/kvarstår följande generella kommentarer:

Enligt plan- och byggförordningen 3 kap. 8 § ska byggnadsverk vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att personer som befinner sig i byggnadsverket vid brand kan lämna det eller räddas på annat sätt. Enligt brandskyddsbeskrivningen förutsätts tunneln vara självutrymmande och räddningstjänsten förväntas inte assistera vid utrymning. Dock finns höjdskillnad på 50-60 cm mellan tåg och gångbana i tunneln, vilket innebär att personer med nedsatt rörelseförmåga inte kommer att kunna utrymma från tåget på egen hand. I byggnader har räddningstjänsten normalt möjlighet att hjälpa dessa individer vid en eventuell brand. I tunneln kommer denna möjlighet att vara starkt begränsad.

Gällande självutrymning av personer med rörelsehinder finns det idag ett system med ledsagning där dessa personer får assistans på stationen med på

och avstigning, under resans gång är det ombordpersonalen på tåget som stöttar dessa personer och vid en utrymningsituation är det ombordpersonalen som ska assistera och se till att personen kommer av tåget. Via hårdgjorda ytor och ramper kan sedan personen sättas i säkerhet.

I utrymningsanalysen tillämpas kriteriet att det är acceptabelt att utrymma vid sikt understigande 3 m i upp till 15 min. Kriteriet har valts i enlighet med Trafikverkets tunnelsäkerhetshandbok BVH 585.30. Räddningstjänsten Syd tycker att det är anmärkningsvärt att kriteriet skiljer sig markant från de som normalt tillämpas vid utrymning från byggnader dimensionerade enligt Boverkets byggregler (BBR).

Det är inte relevant att jämföra med BBR då i detta fall finns gällande kriterier framtagna av Trafikverket. Utrymning i tunnlar fungerar generellt bra även med sämre sikt då det bara finns ett håll att gå åt och att tunneln är försedd med handledare. Hotell, källare och liknande byggnader består ofta av sidodörrar och gångar, där folk kan gå fel, vilket inte finns i detta fall.

I utrymningsanalysen görs bedömningen att möjligheten till utrymning från tunneln är acceptabel vid s.k. medium brand. Det framgår dock att det finns scenarier även vid mediumbrand då utrymning inte hinner ske. I dessa fall bedöms mellan 15 och 55 % av de utrymmande utsättas för sikt understigande 3 m i mer än 15 min. 55 % av ett överfullt tåg med 1560 personer utgör 858 personer.

Det är korrekt att självutrymning inte är möjlig för alla scenario med brandutvecklingen enligt medium fire. Vi kan också se att i tre av de fyra scenarier som självutrymningen ej uppnås vid en medium fire så erhålls en acceptabel sikt exponering om gångavståndet var 375 m istället för 400 m. Det också rimligt att påbörjad utrymning sker snabbare i brandvagnen än i övriga vagnar (några min kortare när tid till påbörjad utrymning är 8-10 min). Beaktades detta skulle det vara enbart i ett scenario vid en medium fire där självutrymning inte är möjlig. Oaktat detta så är det acceptabelt att inte självutrymning kan ske i fyra scenarier vid en medium fire då självutrymning ändå är möjlig i de flesta fallen (96.1 %).

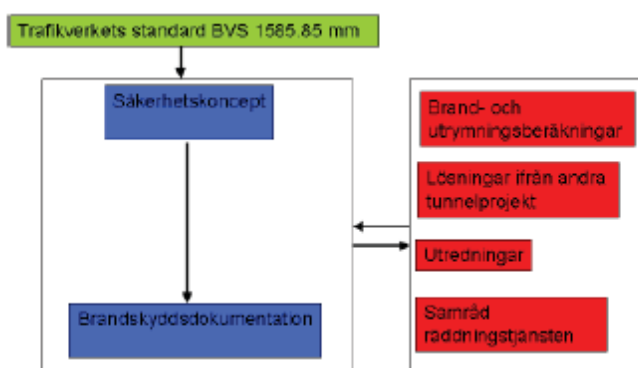
Vid fast brand görs bedömningen att möjligheten till utrymning är oacceptabel. Såväl sikten som temperaturpåverkan bedöms vara oacceptabel vid i princip samtliga scenarier. Vid fast brand bedöms mellan 25 och 55 % av personerna på tåget att inte hinna utrymma innan kriterierna avseende sikt och temperaturpåverkan uppnås. Även här innebär det upp till 858 personer.

Det är acceptabelt att inte självutrymning kan ske i alla scenario vid en större brand (>1MW) då självutrymning ändå är möjlig i de flesta fallen (96.1 %). En fast brand är även mindre sannolik i ett Öresundståg med hög brandteknisk standard, inredning mm. Det skulle krävas en mycket stor tändkälla som bedöms som mindre sannolik för att en fast brand skulle kunna inträffa. Det är för övrigt även mindre sannolikt att en medium fire inträffar i ett Öresundståg

utan mera sannolikt är en s.k. slow fire, se Citytunneln i Malmös utredning om dimensionerade brand i fordon.

Enligt Trafikverkets tunnelsekerhetshandbok BVH 585.30 ska en riskanalys normalt tas fram vid projektering av en järnvägstunnel. Räddningstjänsten Syd har inte tagit del av en sådan riskanalys. Vid bedömning av om en risk kan accepteras eller inte behöver hänsyn tas till olika principer och faktorer. En sådan princip är undvikande av katastrofer. Risker bör begränsas till olyckor med konsekvenser som kan hanteras med normal räddningsinsats. Flera av de scenarier som beaktas i utrymningsanalysen skulle utgöra katastrofer för samhället och ligger långt utanför räddningstjänstens insatsförmåga. Räddningstjänsten Syd anser att säkerhetsanalysen behöver kompletteras med en riskanalys utförd i enlighet med BVH 585.30.

Enligt tunnelsekerhetshandboken BVH 585.30 så är det upp till Trafikverket att avgöra om en riskanalys ska genomföras eller inte om tunneln är mellan 300-1 000 m. Eftersom tunneln är såpass kort 400 m så har kravet utgått på att genomföra en riskanalys, brand- och utrymningsberäkningar ansågs vara tillräckligt. Det framgår tydligt av säkerhetskonceptet hur säkerhetsarbetet är upplagt, se nedan.



Räddningstjänstens möjlighet till insats

Räddningstjänsten Syd anser att presenterad utformning av släckvattensystemet ser bra ut. Vidare diskussioner kring placering av brandposter sker vid kommande samråd.

Projektet ser det som en acceptans för att fortsätta projekteringen enligt det förslag som finns framtaget för släckvattensystemet.

Räddningstjänsten Syd anser att det behöver finnas trallor (dollies) vid båda tunnelmynningarna då det underlättar räddningstjänstens insats i tunneln.

Vilken lös utrustning för insatsen som ska finnas fastställs senare i projekteringen. Projektet ser över om utrymme redan nu behöver reserveras. Frågan om underhåll kan utnyttja utrustningen hanteras även i den fortsatta projekteringen.

Avstämning kring utformning av räddningstjänstens tillfartsvägar till tunneln sker vid kommande samråd. Vid projekteringen behöver det även beaktas att räddningstjänsten behöver tillgänglighet till resterande spårområde i Åkarp, inte enbart till tunneln. Det innebär t.ex. att det kommer att behövas räddningsvägar/servicevägar längs med spåren samt tillträdesvägar genom bullerplanken.

Inplanerade servicevägar kan nyttjas till detta. Även möjliga insatsvägar kan utnyttjas som tillträdesvägar. Varför spårområdet utanför tunneln i projektet ska hanteras på annat sätt än stambanans markspår ska tydligt motiveras och ökade kostnader ska alltid vägas mot nyttan.

Enligt brandskyddsdocumentationen bedöms insatspersonalens säkerhet vara tillgodosedd så länge brandens temperaturpåverkan på den bärande konstruktionen inryms inom EUREKA-kurvan. Vad det innebär i praktiken behöver framgå av insatsplanen.

Lämplig information kommer att anges i insatsplanen, exempelvis inom vilken tidsram räddningsinsatsen kan pågå, insatsplanens utformning kommer att följa den av räddningstjänsten framtagna mallen.

5.5 Staffanstorps kommun

En huvudsaklig diskussionspunkt med kommunen har rört planeringen av överfarterna i Hjärup. Vragerupsvägen kan inte motiveras utifrån dagens bebyggelse men kommunen ser vägen som en förutsättning för att kunna bygga ut samhället. Kommunens önskan är tre bilöverfarter, Vragerupsvägen, Stationsbro och Lomnavägen. Diskussionerna landade i en accept från kommunens sida att redovisa Vragerupsvägen som en tillfällig byggväg med vägbro och att vägens fortsatta användning prövas inom ramen för kommunal planering.

Förfarande med detaljplaner stod också på agendan. Kommunen har under samrådstiden tagit fram ett planprogram som sedan har arbetats efter.

I samrådsmötena med kommunen har gestaltning av stationsområdet i Hjärup, gränsdragningsfrågor för angränsande ytor för järnvägsmark och kommunal mark samt bullerskydd gått igenom.

Det är viktigt med en rimlig ljudnivå för att skapa trivsamt miljö, resenären vill oftast vänta nere på plattformen för att känna sig säker på att komma med sitt tåg, var inställningen från kommunens sida och det föreslogs absorbenter på väggarna och väntkurer som är täta mot spåren. Under det fortsatta arbetet har väggarna förutsatts vara utformade med absorbenter. Utformning av väntkurer kommer att göras i enlighet med Trafikverkets riktlinjer som är under framtagande.

I diskussionerna med kommunen visade Trafikverket på ett förslag att dra vägen till enskild fastighet norr om Vragerupsvägen under tillkommande bro. Förslaget ändrades till förmån för ett som i högre grad utnyttjar befintligt vägsystem.

I samband med kommunens samråd för detaljplaner framkom synpunkter på bullerskydd vid bostäderna längs Lommavägen. De boende uttryckte önskemål om bibehållen utblick och ställde sig negativa till såväl en genomsiktig skärm som en cykelväg längs vägen. Trafikverket reviderade bullerskydden i denna del. Befintlig vall höjs därför inte, istället kompletteras förslaget med en förlängning av genomsiktig skärm på befintlig mur som kompenserar för vallens bidrag till bullerdämpning. Eftersom åtgärden erbjuds som en fastighetsnära åtgärd finns möjlighet för berörda att avstå från erbjudandet när det blir aktuellt.

6. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och övrig allmänhet

Allmänna samrådsmöten har hållits vid sex olika tillfällen. Frågor och synpunkter som framkommit i samband med mötena, muntliga och skriftliga, är sammanställda ämnesvis nedan. Trafikverkets kommentarer i kursivt om hur dessa har beaktats och i förekommande fall motiv till detta redovisas därefter.

6.1 Spårprofilen genom Hjärup

Vid första samrådsomgången dominerade synpunkten från de boende om att förlägga spåren djupare än de ca 2,7 m som Trafikverket presenterade. Vissa ville ha så djupt som i Åkarp och någon tyckte att nedsänkningen av spåren bör vara tillräcklig för att korsande trafik ska kunna ledas utan höjdskillnader i vägbanan. Tunnelalternativ föreslogs. Argument framhölls om att en djupare profil skulle ge minskat buller samt en flackare sänkning mot Åkarp. Det framhölls även att Trafikverkets förslag behöver kompletteras med vallar och dylika bullerskydd i södra Hjärup.

Trafikverket uppmanades att lägga mer pengar på att sänka ner järnvägen genom att låta andra delar av anläggningen bli billigare samt att ta fram jämförande underlag som kunde ställas till politikerna i Staffanstorps kommun om alternativen, framför allt kostnadsmässigt. Någon undrade om spår läget var för högt i Hjärup för att ansluta i eventuell tunnel under Lund.

Staffanstorps kommun beslöt att frångå den tidigare planerade överbyggnaden vid stationen. I och med beslutet frigjordes medel som används till att sänka järnvägen istället. Spåren föreslås sänkas ca 4 m i Hjärup. Med sänkningen blir bullerdämpningen bättre och Lommavägen förläggs på vägbro över järnvägen istället. Stationsbron blir lägre och några mittskärmar behövs inte. En ännu djupare förläggning bedöms inte kunna åstadkommas till rimliga kostnader - förutom ett ökat massöverskott uppstår då även en mer omfattande vattenproblematik. Spår läget i Hjärup saknar praktisk betydelse för eventuell tunnel under Lund.

6.2 Stationsbron i Hjärup

Stationsbron i Hjärup engagerade en del. Bland de framförda åsikterna var det vissa som tyckte att bron bara ska vara för gång- och cykeltrafik medan andra tyckte att det behövs bilpassage i centrum. Med trafik i centrum skapas trygghet var det någon som framhöll. Förslag framfördes på att koppla ihop Lommavägen och Vragerupsvägen längs järnvägen. På det sättet undviks bilbro över Hjärups station.

Om det ska vara en stationsbro måste det finnas något att åka till på andra sidan tyckte någon och en annan synpunkt var att det är viktigt att binda samman

de båda delarna av Hjärup så att det går att gå över spåren. Bygg en bilbro längre söderut i stället, i höjd med betongelementfabriken, föreslogs det. En rad synpunkter på stationsbrons höjdläge framfördes också, det befarades att trafikbuller och insyn i bostäder skulle öka.

Vidare poängterades vikten av att inte ha för få anslutningar mellan plattform och omgivningen, annars blir det för långa omvägar. Ur den aspekten är det inte bra att stationsbron ligger i ena änden av plattformarna eftersom risken för spårspring ökar. Åsikter vädrades om att förlägga stationsbron centralt över plattformarna eller att det kompletteras med en gång- och cykelbro i norra änden, såsom är byggt på Lund C.

Vilken trafik som stationsbron kommer att hysa är en kommunal fråga.

I och med att spåren genom Hjärup planeras att förläggas djupare än vad som presenterades vid första samrådsomgången kommer stationsbrons höjdläge att minska. Därmed minskar också risken för problem med trafikbuller och insyn.

Anslutningar till omgivningen från plattformarna kommer att finnas, så att långa omvägar undviks. Plattformarna förläggs inte under Stationsbron så att bron hamnar mitt över dessa. Någon kompletterande bro i norra ändan bedöms inte erfordras eftersom resandebutbyte förutsätts ske i nära anslutning till bropassagen.

6.3 Stationsutformningen i Hjärup

Flera synpunkter avseende stationen i Hjärup rörde vikten av att åstadkomma en ljus och öppen miljö med insyn istället för täta murar och skärmar, så att folk vågar röra sig på stationen. En synpunkt gällde skydd vid kanter till träget för att skydda framför allt barn.

Den befintliga muren vid Jakriborg är redan för nära bostäderna tyckte någon och ville inte att den ska komma ännu närmre. Synpunkter som rörde bullerdämpande mittskärm mellan spåren framfördes även, eftersom en sådan ingick i den lösning som planerades initialt med inte lika djup nedsänkning.

Det anmärktes på markanspråken norr om Jakriborg, inom det detaljplanelagda område som ännu inte är utbyggt, med uppmaning till Trafikverket att ändra dessa så att de inte strider med detaljplanen.

En bro upplevs mer trygg att använda jämfört med en tunnel. Stationsbron står dessutom i direktkontakt med plattformarna på respektive sida med anslutande trappor och ramper, vilket möjliggör ett samlat rörelsestråk för gång- och cykeltrafikanter. Detta skapar bra förutsättningar för en god trygghetsupplevelse på platsen. Plattformarna är nedsänkta ca fyra meter i förhållande till dagens nivå. Utformningen i anslutning till plattformarna med öppna ytor, asymmetriska sluttande plan och ett sammanhållet formspråk skapar goda förutsättningar för en bra överblick, underlättar orienteringsförmågan och gör nivåskillnaden mindre påtaglig. Plattformarna upplevs på så sätt inte vara så mycket nedsänkta

i förhållandet till omgivningen. Det kommer även finnas alternativa vägar från plattformarna vilket minskar känslan av att vara instängd eller trängd.

Skärmar behöver anordnas p.g.a. buller. I anslutning till stationen görs dessa genomsiktliga med hänsyn till trygghetsaspekter. Där inte bullerskydd uppförs kommer staket att anordnas, vilket motverkar olycksrisken. Murens läge vid Jakriborg ändras inte. Mittskärmar är inte aktuellt, sedan planeringen förutsatte ytterligare sänkning av spåren.

Utbyggnad norr om Jakriborg görs inte i strid med detaljplan.

6.4 Stationsutformningen i Åkarp

Synpunkter på utformningen av stationen i Åkarp rörde i huvudsak gestaltningsmässiga detaljfrågor såsom konstnärlig utsmyckning, växtlighet, färgsättning med mosaik och ljus, material med absorbenter och håltegel, mjukare formspråk, ljussättning som bidrar till säkerhet och trygghet m.m. Transparenta skärmar förordades och det föreslogs lagom höga murar, till midjehöjd ungefär, och plexiglas ovanför. Varför inte täcka över stationsområdet i träget med plexiglas undrade någon.

Övergripande mål med stationsutformningen av Åkarps station är att åstadkomma trygghet genom god överblickbarhet, ett formspråk som anknyter till ortens tegeltraditioner, ett övervägande ljust och luftigt intryck, en god akustisk miljö samt ett formspråk där trågväggarnas dominans av vertikala linjer kontrasterar till järnvägens horisontella linjer. Hur målen ska uppnås genom utformning i detalj avgörs i senare skede. Det gäller även eventuell konstnärlig utsmyckning, växtlighet, färgsättning med mosaik och ljus och liknande.

Klart är att gångstråk och uppehållsytor i järnvägsanläggningen kommer att ges en god belysning och en tydlig hänvisningsskyltning för att skapa trygga miljöer och minska barriäreffekten.

Skärmar behöver anordnas p.g.a. buller. I anslutning till stationen görs dessa genomsiktliga med hänsyn till trygghetsaspekter. Övertäckning med plexiglas är dyrt och komplicerat att åstadkomma.

6.5 Pendlarstationen i Burlöv

Någon ifrågasatte den föreslagna utbyggnaden i Arlöv och menade att det inte fanns något behov av en pendlarstation. Pengarna kan spenderas bättre, exempelvis på en tunnel som förenar norra och södra delen av orten.

Det framfördes också olika åsikter om stationsläget i Arlöv. Det fanns de som tyckte att plattformarna inte ska flyttas söderut, mot Arlöv, utan i stället norrut mot Kronotorpshället med tanke på de framtida boende där. Någon påpekade att stationen ligger lite gömd och borde flyttas till norr om Frasetti.

Kopplingen till Burlöv Center underströks. Sedan fanns det de som tyckte att det är bra att läget flyttas söderut mot Arlöv. I Arlöv bor 10 000 människor, i framtida Kronatorp 6 000 människor och andelen bilägare i tätorten Arlöv är dessutom lägre än i övriga delar av kommunen. Det argumenterades också om att det är viktigt att icke bilburna har bra kollektivtrafik för det tar exempelvis 25 minuter att gå från Arlövs centrum till stationen och det går inga bussar. Stationen ska placeras där den gör mest nytta för de boende och pendlare, det är ju nästan inga som åker tåg för att handla på Burlöv Center hävdade någon.

Flera synpunkter gällde passagen under järnvägen vid Burlöv station. Det påpekades att många barn och unga rör sig i området en stor del av dygnet och därför måste det byggas säkert för barn. Krav ställdes på att passagen är ljuddämpad, har bra sikt och är ordentligt skyltat så att trafiken separeras mellan gående och cyklister på ett bra sätt och som efterlevs. Någon befarade att eventuell busstrafik i passagen smutsar ner och gör det otryggt för gående. Det framhölls också att den gärna får vara bredare än 9 m, att öppningarna görs så vida som möjligt och det hänvisades till underfarten vid Konserthuset i Malmö, som ansågs vara en bra tunnel och som inte ens upplevs som en tunnel. Upp- och nerfarterna till tunneln får inte vara för branta, eftersom bl.a. snöröjningen måste fungera påpekades det. Vidare var det flera som var positiva till att det byggs en 18-20 m plan yta framför underfarten, så att ”nedfarten” är gjord innan tunneln kommer. Någon undrade om exempelvis en ambulans kan köra igenom.

Synpunkter inkom också beträffande uppgångar till plattformarna, antingen bör de förläggas mitt på eller i vardera änden på plattformarna och avslutningsvis föreslogs namnbyte på stationen; Arlövs station respektive Arlöv/Burlöv station var de förslag som figurerade.

Skånetrafiken och Burlövs kommun tror att en pendlarstation kommer att tillföra ett värde både för kommunikationsmöjligheterna i Skåne samt för kommunen.

Burlövs kommun har tidigare tagit ett beslut att ha kvar stationen i nuvarande läge. Kommunen tycker att den ligger bra både med hänsyn tagit till befintlig bebyggelse samt framtida bebyggelse på bl.a. Kronatorp. Med nya parkeringsplatser och busshållplatser i anslutning till pendlarstationen kommer Arlöv få betydligt bättre kommunikationer, som kan bidra till att utveckla Arlövs nya centrum.

Underfarten för gång- och cykeltrafik vid stationen görs 15 m bred. Passagens dimension regleras inte i järnvägsplanen, men utgör en förutsättning för projekteringen. Den närmare utformningen av passagen och anslutande delar till underfarten bestäms i kommunal ordning. Uppgångar till mellanplattformarna hamnar mitt på.

Ett namnbyte på stationen har diskuterats i omgångar genom åren. Burlövs kommun har bestämt sig för att låta stationen behålla sitt namn.

6.6 Vägar och cykelvägar

Behovet av Vragerupsvägen ifrågasattes och klagomål framfördes på dålig beläggning och att vägen är smal. Det upplevs som att det är mycket trafik på vägen. Någon ville att den närbelägna pilallén bevaras. Ägaren till gården vid västra anslutningen undrade om vägen kommer längre ifrån dennes gård, eftersom det skulle bli mer att sköta om i så fall. Ägaren undrade också om vägarna över järnvägen kommer att stängas under byggtiden.

När Lommavägen diskuterades tyckte vissa att den borde flyttas längre från bebyggelsen. Vägen borde sänkas höjdmässigt tyckte andra och synpunkt om att sänka hastigheten på vägen dryftades. Önskemål om att de bullerskydd som anordnas ska vara genomsläppliga, så att utsikt över fälten bevaras, framfördes. En flera meter hög mur var inte välkommet.

Det framfördes att det tidigare har undersökts möjligheter för en ny förbindelse mellan E6/E20-E22 mellan Hjärup och Åkarp med undran om det tas hänsyn till denna eventuella förbindelse i projektet.

Frågor om Gränsvägen ställdes. Frågeställarna undrade varför Sockervägen inte ansluts till Gränsvägen enligt de gamla planer som funnits, var vägens förlängning slutar, när vägen öppnas för trafik samt om färdvägen till Alnarp under byggtiden.

Det fanns också funderingar kring väg E6/E20. Fråga ställdes om var på/avfarter för väg E6/E20 planeras och en idé om att sänka motorvägen lanserades.

Under samråden frågades även vad som händer med cykelvägen mellan Åkarp och Arlöv och någon föreslog att järnvägen förläggs i tunnel genom hela Arlöv och att supercykelvägen anläggs på locket. Flera poängterade att de vill ha kvar den befintliga gång- och cykelvägen utmed Lundavägen och järnvägen, även om en ny supercykelväg byggs.

Vragerupsvägen är en kommunal väg och dess fortsatta användning prövas inom ramen för kommunal planering. Både Vragerupsvägen och Lommavägen kommer växelvis att behöva stängas av under byggtiden. Pilallén kommer att finnas kvar efter utbyggnaden.

Lommavägen blir kvar i ungefär samma läge för att undvika ianspråktagande av jordbruksmark och nivån är avpassad för att i broläget ligga tillräckligt högt över järnvägen. Hastigheten blir densamma som idag. Genomsiktliga skärmar erbjuds vid fastigheterna på den östra sidan för att bevara utblick över fälten.

Ny förbindelse E6/E20-E22 mellan Hjärup och Åkarp är inte aktuell.

Hur Gränsvägen och övriga gatunätet ska se ut inne i Åkarps samhälle är en kommunal fråga. Gränsvägens förlängning planeras att dras fram till Lundavägen enligt kommunen. Vägens förlängning och dess bro över järnvägen är bland det

första som byggs i Åkarp. Vägen öppnas ca 1-1,5 år efter byggstart. Färdväg till Alnarp kommer att variera under byggtiden. I slutläget har Alnarpsvägen öppnats igen med en ny bro över järnvägen.

Att sänka väg E6/E20 är inte aktuellt. På/avfarter hamnar i ungefär samma läge som tidigare.

Trafikverkets ambition är att cykelvägen mellan Åkarp och Arlöv hålls öppen så långt det är möjligt. I samband med ombyggnaden av trafikplats Alnarp stängs emellertid cykelvägen under en längre tid. Då kommer cyklisterna att bli hänvisade till att cykla längs gamla Lundavägen. Tunnel genom hela Arlöv är inte aktuellt. Målsättningen är att den gamla cykelvägen utmed Lundavägen ska finnas kvar.

6.7 Drift, underhåll och gestaltning

Många synpunkter om gestaltning och planering av områden utanför järnvägsmark framfördes under de allmänna samrådsmötena, exempelvis var park, bil- och cykelparkeringar ska anordnas och var bilvägar, gång- och cykelvägar ska förläggas.

Klagomål framfördes också på nuvarande drift av järnvägsanläggningen. Det gällde framför allt brister beträffande tydlig skyltning och ljudvolym på högtalarutrop.

Trafikverket fick frågor om hur snöproblematik i nedsänkningarna hanteras och hur sabotage mot hissar undviks. Beträffande trygghet och vandalism var det många som uttryckte att kameraövervakning behövs för att det känns tryggare och leder till mindre vandalisering.

Synpunkter om säkerhet på plattformar när tåg passerar snabbt förbi framfördes liksom önskemål om inglasning. För att minska risken för att "obehöriga" är på stationen för att förstöra och klottra, föreslogs ett system där biljett köps/uppvisas för att komma till plattformarna.

Väderskydd på plattformar uppmärksammades av några som tyckte att sittplatser i lä skulle anordnas och att det behövs bullerdämpande väderskydd för de som väntar på tåg. Den som missar ett tåg kan tvingas stå på plattformen i närmare en halvtimme - då passerar det många tåg och det låter ganska högt.

Trafikverket uppmanades att handikappanpassa och bygga stationerna så att de blir lätta att städa och så att inget skräppapper blåser omkring.

Det är snyggare med stenmurar än träskärmar anförde någon. Vissa tyckte att täckta bullerskydd i stället för glas är att föredra, bl.a. för att klotter kommer täcka glasytorna ändå. Andra tyckte tvärtom, eftersom det känns tryggare med genomskinliga och öppna miljöer.

Trafikverket tipsades om bullerskydd som är klotterovänliga och förslag om att ha delar av bullerskydd för målning, grafitti och klotter eller så att de smälter in i naturen alternativt med trevliga mönster inkom också.

I floran av synpunkter fanns det även de som tyckte om gräsvallar, vallar med träd och växtlighet respektive fina plank med till exempel växtlighet.

I det gestaltungsarbete som Trafikverket har bedrivit har förutsättningar att åstadkomma parkeringsmöjligheter och andra viktiga funktioner i anslutande ytor studerats för att bl.a. säkra att stationerna blir ändamålsenliga. I det fortsatta detaljplanarbetet kommer respektive kommun att planera de anslutande ytorna närmare.

Gångstråk och uppehållsytor i järnvägsanläggningen ges en god belysning och en tydlig hänvisningsskyltning för att skapa trygga miljöer och minska barriäreffekten. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att förbättra skyltning och högtalaranordningar överlag. I och med att ny anläggning byggs görs skyltning och högtalarsystem om enligt nya krav på utrustningen.

Spårväxlar förses med elvärme för att motverka problem med is och snö. Skydd mot indrivande snö (till exempel snöstaket) anläggs där järnvägen går öppet på slätten.

Risk för sabotage kan minskas genom att skapa så mycket insyn i hissarna som möjligt. Hissarna kan exempelvis vara glasade för full insyn, och placeras där många människor rör sig. Kameraövervakning är en annan möjlighet. Placering av eventuella kameror är en fråga för kommande detaljprojektering.

Inglasning som säkerhetsåtgärd eller spärrar för att ta sig till plattformarna är åtgärder som kräver ett större samordnat system med fordon och/eller hållplatser som är förberedda för denna lösning. I dagsläget är detta inte aktuellt.

Väderskyddens utformning är inte löst än. Väderskydden ska följa europeiska regler för tillgänglighetsanpassning. Handikappanpassning görs också i enlighet med dessa regelverk.

Möjligheter att hålla rent är en viktig drift- och underhållssynpunkt som har betydelse vid den närmare utformningen av stationen.

Genomsiktliga bullerskydd föreslås på vissa ställen, framför allt av trygghetsskäl. Olika varianter på klotterovänliga bullerskydd och absorbenter finns att tillgå, exempelvis tegel med hål i.

Grönstrukturer kommer ofta i konflikt med järnvägens säkerhetsmässiga intressen samt medför underhållskostnader. Träd får exempelvis inte förekomma 14 m från spårmittpunkt. Åtgärder som bidrar till attraktivare grönstruktur är därför begränsade.

6.8 Järnvägstrafikeringen

Frågor ställdes hur trafikeringen blir när utbyggnaden står klar och önskemål om ökad turtäthet framfördes. Någon undrade om godståg kommer att trafikera alla spår. Det påpekades att förslaget om att trafikera var tredje hållplats Lund-Malmö inte var bra eftersom det ger en försämrad förbindelse mellan orterna Hjärup-Burlöv. Fråga ställdes hur fler tåg får plats på sträckan när hastigheten sänks och ett förslag på att trafikera med dubbeldäckare då det inte kräver så långa plattformar inkom.

Trafikverket svarar för anläggningen, men inte för trafikeringen. Exakt hur trafikeringen blir är osäkert, men troligen trafikerar godstågen spår 1 och 4, dvs. de yttre spåren. Där kommer även Pågatågen att rulla, medan Öresundståg och X2000-tåg trafikerar spår 2 och 3.

Turtätheten kommer att öka för Burlövs station jämfört med dagens trafikering eftersom stationen blir en pendlarstation med uppehåll för både lokal- och regionalståg. I och med den ökade kapaciteten som utbyggnaden medför förbättras möjligheterna till ökad turtäthet även för hållplatserna i Åkarp och Hjärup.

Fler tåg får plats på sträckan när hastigheten sänks eftersom flödet blir jämnare. När tågen håller samma sänkta hastighet kan tågen trafikera sträckan med tätare mellanrum. Som det är nu kör tågen i olika hastighet och de snabba tågen kör ofta ikapp de långsamma, vilket ger en ryckig trafikrytm. Vid normal trafik är avståndet längre mellan tågen.

6.9 Buller

De frågor och synpunkter om buller som framkom var många och skiftande. Det fanns synpunkter på att trafikprognos för 2030 är alltför kort framförhållning, att bullerberäkningarna bör kombineras med mätningar och att bullerutbredningen bör redovisas på större kartor. Någon var negativ till avvägning och ville att det tas hänsyn till låga frekvenser, som når längre, i bullerberäkningarna. Personen ifråga var även negativ till beräkning med frifältsvärden som inte tar hänsyn till fasadeffekter.

Uppfattningen att buller från väg och järnväg borde sammanvägas liksom åsikten att ta hänsyn till flygbuller i bullerberäkningarna luftades också. En annan åsikt som vädrades var att beräkningarna borde ta hänsyn till sydvästlig vind.

Det kom också på tal att utveckla godsvagnarna, då det ljudmässigt är stor skillnad på nya och gamla godsvagnar.

I bullerdiskussionerna framfördes även önskemål om bullerskyddsåtgärder så nära spåren som möjligt och om bullerskydd som inte låter ljudet studsa vidare. Helst stödmurar, annars branta slänter. En del ville veta vad som görs

om riktvärden överskrids och vad som avgör om det blir plank, vall eller en kombination av dessa. Frågor kring materialval och skärmarnas beskaffenhet ställdes. Välj det som är bäst tekniskt sett och inte bara för att uppfylla ett värde hördes någon tycka till. Det framhölls att det finns alternativ till ballast (makadam) som minskar buller och synpunkter som rör bullerskydd för kommunala gator och vägar lämnades.

Beträffande trafikprognosen för 2030, så kommer spåren troligen inte att vara maximalt utnyttjade tills dess. Det är svårt att prognosticera trafikeringen i ett längre perspektiv. Ökad tågtrafik behöver inte med automatik leda till mer buller, då nya tågtyper i sig förväntas bli tystare jämfört med de tågtyper som finns idag.

När det gäller en framtida situation finns ingen annan möjlighet än att utföra beräkningar. Uppföljande mätningar efter att utbyggnader stått klara har visat att beräkningsmodellen har en mycket god precision. Uppföljande mätningar kommer även att utföras efter denna utbyggnad för att säkerställa att riktvärden innehålls.

Bullerberäkningar görs likadant i alla väg- och järnvägsutbyggnader över hela landet. Med det vedertagna sättet blir alla beräknade ljudnivåer jämförliga med de riktvärden som gäller för utbyggnaderna. Ändringar i metoderna görs först efter överenskommelse med andra intressenter på nationell nivå. Mot den bakgrunden kan inte ett enskilt projekt göra avsteg från det etablerade beräkningssättet.

Kartorna visades i A3-format under mötena, vanligtvis visas dessa i A4-format i handlingarna. Skulle det finns svårigheter att läsa kartorna framöver, exempelvis under utställningen, bistår Trafikverkets personal med erforderlig hjälp.

Godstågen genererar ofta de högsta bullernivåerna. Trafikverket bidrar till utveckling av fordon som bullrar mindre genom att delta i arbetet med EU-regler.

Bullerskyddsåtgärder övervägs utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Placeringen av skärmen och dess höjd är de allra viktigaste faktorerna för luddämpning. Materialets tyngd har även betydelse liksom huruvida den är försedd med absorbenter. I vissa lägen går det att erhålla något bättre dämpning med exempelvis en böjd skärm istället för en rak.

Spårnära bullerskydd har visat sig vara otillräckliga, det erfordras såväl skydd längs järnvägen som fastighetsnära åtgärder. Angående bullerskydden i sig så kommer effektiva ljudabsorberande material att användas. Skärmarna kommer dessutom att förses med absorbenter.

För att en bullerskyddsskärm ska hindra ljudet från att transporteras genom skärmen måste materialet ha en viss tyngd. I praktiken kan en skärm bestå av flera olika material t ex trä (minsta tjocklek ca 25-35 mm), glas eller tegel.

Förutom materialet är det viktigt att skärmen är helt tät, inga springor får därför finnas mot marken eller mellan olika sektioner.

Lutande väggar och böjda skydd har övervägts, men har inte bedömts ge tillräcklig nytta i förhållande till de kostnader och komplikationer som uppkommer under byggtiden.

Beträffande påståendet om bullerdämpande ballast så stämmer inte det. Vibrationer kan minskas genom att stabilisera bankroppen och lägga in mer dämpande material än makadam. Detta ger dock ingen effekt på buller.

Bullerskydd för kommunala gator och vägar är en fråga för respektive kommun att hantera i det fortsatta detaljplanarbetet.

6.10 Bullerskydd i Åkarp

Många var positiva till tunnel och nedgrävning av järnvägen, men synpunkter fanns också på att det inte är tillräckligt. En del önskade ännu längre tunnel. Varför inte förlänga taket söderut undrade någon.

Under andra samrådsomgången var tunnelläget flyttat ca 50 m söderut jämfört med det alternativ som Trafikverket utgick ifrån på det första mötet, vilket gjorde att en del ville veta om bakgrunden till det.

Synpunkter om att höja skärmen i södra Åkarp, norr om tunneln och att placera bullerskydd i plexiglas längs motorvägen framfördes. Någon hävdade att det förutom 6 m i stödkonstruktion och 2 m med plank även krävdes ca 4-5 m plexiglas, alltså totalt ca 12 m för att kompensera för de speciella climateffekter som råder i Åkarp. Är det aktuellt med skydd mellan spåren var en fundering.

I samband med mötena framkom att det fanns oro för ljudeffekter vid tunnelmynningarna.

Vidare påpekades det att det i Alnarp bedrivs trädgårdsterapi/rehabilitering och att verksamheten behöver skyddas från störande ljud. Dessutom störs Alnarpsparken av ljud från anslutning till/från Västkustvägen. Förslaget var att anordna plexiglas längs väg E6/E20 så att trafikanter har utblick mot Alnarp.

Även på motorvägsbron föreslogs bullerskydd i plexiglas. En återkommande synpunkt var att massor från utgrävningen bör placeras vid väg E6/E20 som bullervallar. Trafikverket erfor även att vissa upplever att buller från väg E6/E20 har ökat senaste tiden, trots att planken höjts.

Tunneln kommer att bli 400 m lång och inte längre. Längden är ett resultat av förhandlingar mellan Trafikverket och Burlövs kommun. En avgörande faktor har varit att kommunen vill ha en öppen station och inte en underjordisk station, samt att plattformarna måste få plats mellan Alnarpsvägen och tunnelns södra mynning.

Tunneln i Åkarp har under samrådsskedet flyttats ca 50 m söderut jämfört med tidigare presenterat förslag, därför att det skapar förutsättningar för bättre anslutningar från Lervägen och över tunneltaket.

Ytterligare höjning av bullerskydden längs järnvägen i Åkarp bedöms inte vara ekonomiskt rimliga i förhållande till vad som uppnås. Huruvida särskilda klimateffekter, som har betydelse för bullerutbredningen, råder i Åkarp är inte påvisat.

Ljudökningen som kan uppstå precis då tåget passerar ut från tunneln kan minskas genom att ha ljudabsorberande material på insidan av tunnelmynningen och att göra mynningen så vid som möjligt.

Avståndet är såpass stort att ljudnivåerna för vägtrafiken på väg E6/E20 inte bedöms motivera bullerskydd för Alnarpsparken och den verksamhet som bedrivs i Alnarp.

Massor från utgrävningen kommer att placeras vid E6/E20 som bullervallar, synpunkten tillgodoses.

6.11 Bullerskydd i Arlöv

En rad synpunkter lämnades avseende bullerskydd i Arlöv. De måste förstärkas och kompletteras längs hela spårområdet ansågs det och vissa lyfte fram de platser som var särskilt angelägna att skydda. Det påpekades att bullerskydden vid Industrigatan bör höjas, att vallen vid Rotgatan bör göras så hög som möjligt och att sträckan norr om Arlövs gamla station helt saknar bullerskydd.

Någon ansåg att det verkar vettigt med ett parkeringshus som döljs i vallen och som också fungerar som ett bullerskydd.

Missnöje vädrades på att ljud studsar mellan Sockerbruket och befintliga plank på västra sidan av järnvägen, vilket bör åtgärdas med ljudabsorbenter, samt på buller från bron över Lommavägen. Dessutom ställdes frågan huruvida bullerplanken vid Järnväggsgatan behöver flyttas .

Bullerskydden kompletteras i Arlöv. Nya skärmar med höjden 3,0 m förläggs på ömse sidor av järnvägsbron över Lommavägen samt på bägge sidor om järnvägen i höjd med stationsläget. Vallen flyttas något, höjs till 5,5 m och på krönet tillkommer en skärm med höjden 1,0 m. Bullerskydden vid Industrigatan och Järnväggsgatan ändras inte.

Kommunens inriktning är att anordna parkmiljö i anslutning till bullervallen vid Rotgatan.

6.12 Allmänna vattenfrågor

Följande frågeställningar om vatten strömmade in: Vad är skillnaden mellan spillvatten, dagvatten, anläggningsvatten, järnvägsvatten, ytvatten och grundvatten? Hur hanteras hundraårsregn? Vad sker med det vatten som kommer in i järnvägsanläggningen? Görs fördröjningsmagasinen barnsäkra? Klarar magasinen allt vatten? Vart ska spillvattnet gå? Är inte vattenavrinningen från åkrarna det stora problemet? Hur mycket sänker ni grundvattnet? Vad händer med grundvattnet under byggtiden? Hur påverkas enskildas brunnar?

Spillvatten är ett samlingsnamn på det vatten som uppstår vid dusch, disk, tvätt och liknande. Det leds via avloppssystemet till reningsverk. Dagvatten är benämningen på regn- och smältvatten som rinner på våra gator. Dagvatten rinner relativt snabbt ner i dagvattenbrunnar och vidare i dagvattenledningar till recipienter, exempelvis Alnarpsån. Anläggningsvatten avser regn- och smältvatten som rinner inom järnvägsområdet. Järnvägsvatten är samma som anläggningsvatten. Ytvatten är en generell benämning på vatten som rinner uppe på markytan, i motsats till vatten som rinner genom själva marken. Ytvatten är också sjöar, vattendrag och hav. Grundvatten är en benämning på vatten som finns lagrat i marken; i hålrum, porer och sprickor i berggrunden och jordlagren.

Eftersom järnvägen är en så pass samhällsviktig funktion dimensioneras vårt system för regnvatten för ett 100-årsregn i de delar som ligger under mark. Systemet utnyttjar en kombination av magasinering nere vid spåren och pumpar som lyfter upp vattnet till marknivå. Utanför järnvägsområdet följs den normala praxisen för dimensionering av VA-system. Att dimensionera hela samhället för ett 100-årsregn hade krävt väldigt mycket plats, riskerat att skapa ett system som fungerar dåligt under mer normala förhållanden och blivit orimligt dyrt.

Det vatten som regnar ner i järnvägen kommer att rinna neråt, från Hjärup ner mot Åkarp och Arlöv. Längs sträckan finns ett antal pumpar som pumpar upp vattnet till fördröjningsmagasin. Där kan en del av vattnet hållas kvar så att flödet till Alnarpsån minskas. Fördröjningsmagasinen innebär även att vattnet kan tas om hand på ett säkert sätt i händelse av att det skulle vara förorenat. För att minska översvämningsrisken i nedsänkta delar kommer trösklar att byggas i underbyggnaden. Detta hjälper till att sprida vattnet längs hela spårsträckningen så att inte allt vatten samlas på en och samma plats.

Den största delen av Alnarpsåns avrinningsområde är åkermark, så på sätt och vis stämmer det att åkrarna är det stora problemet. Bebyggda områden har dock en betydligt högre andel hårdgjorda ytor än vad åkrar har, vilket gör att regnvatten inte kan infiltrera ner i marken utan rinner på ytan mot Alnarpsån. Detta snabba förlopp förstärks ytterligare när vattnet rinner ner i dagvattenledningar, vilka snabbt kan transportera stora mängder vatten. Även om de bebyggda områdena är betydligt mindre än åkermarkerna spelar de därför en avgörande roll för översvämningar.

Troligtvis sätts ett mindre staket upp runt fördröjningsmagasinen för att minska olycksrisken. Spillvattnet ska även fortsättningsvis gå i den så kallade ABMA-ledningen, som är en spillvattenledning till Sjölundas reningsverk i Malmö.

För att inte nedsänkta spår ska översvämmas måste grundvattenytan närmast spåren sänkas till under spårens nivå. Sänkningen blir störst nära spåren, drygt 2 m, och avtar med ökande avstånd. Jordlagren är generellt sett täta. Grundvatten kan läcka in i schakten, men så långsamt och i så små mängder att det lätt kan hanteras. Tätande åtgärder kommer generellt sett inte att krävas. Undantaget är Åkarp där jorden är något mer vattenförande och tätande åtgärder som spont eller mur kommer att vidtas. Tätning i Åkarp gör att endast små områden upplever sänkt grundvattenyta. I Hjärup påverkas ett större område. Enstaka grunda brunnar riskerar att sina, men i övrigt kommer grundvattensänkningen inte att märkas av. Risken för sättningar på grund av sänkt grundvattenyta bedöms som mycket liten.

6.13 Särskilda vattenfrågor i Hjärup och Åkarp

På mötena bubblade vattenfrågor som rör Hjärup och Åkarp upp: Hur påverkas avrinning till Höje å? Hur mycket vatten alstras på hårdgjorda ytor i Hjärup? Kan ett fördröjningsmagasin förläggas i den planerade runda parken vid Jakriborg? Var hamnar uppsamlingarna för vattnet på västra sidan i Åkarp? Vilken påverkan kommer projektet att ha på översvämningsrisken i Åkarp under byggtiden respektive slutläget? Är det slut med översvämnningar i Åkarp efter utbyggnaden? Hur kommer Åkarpsdammen förändras under byggskedet och när är allt klart? Hur påverkas de gamla träden vid Åkarpsdammen? Hur lång sträcka av Alnarpsån blir kulverterad? Vad händer med flödet i Alnarpsån under byggtiden? Påverkas Alnarpsströmmen? Grundvattnet i Åkarp trycks idag ner mot Dalslundsskolan och parken - kan det ställa till med problem i fördröjningsmagasinen och tråget? Till sist, innan flödet av frågor hade sinat, undrades det om det finns risk för att tråget trycks upp av grundvattnet.

Eftersom projektet inte påverkar avrinningen från östra Hjärup har någon detaljerad studie av detta inte gjorts.

Vatten från bebyggelsen på västra sidan i Åkarp kommer att ledas i dagvattenledningar på västra sidan och ansluta till Alnarpsån söder om samhället, efter att ha fördröjts i magasin.

På så vis minskar belastningen på en del av Alnarpsån som har varit hårt drabbad av översvämnningar, sträckan norr om Åkarpsdammen. Med mindre vatten i åfåran minskar risken för översvämnningar. Även nedströms Åkarp kommer situationen att förbättras då det vatten från västra Åkarp som tidigare har runnit rätt ut i ån nu fördröjs i magasin. Toppflödena till ån kan således minska.

Åkarp har ett besvärligt VA-tekniskt läge, och det gäller även efter att projektet har avslutats. Med den åtgärd som föreslås kommer risken för framtida översvämnningar i Åkarp att minska.

Trafikverket kommer att låna en del av Åkarpsdammen under byggperioden och dra de tillfälliga spåren genom dammen. Spont slås ner i dammen för att skapa en ”väg” för järnvägen över dammen. Vissa stora träd närmast befintlig järnväg måste fällas. Vattnet kommer att ledas i kulvert från Alnarpsvägen och några hundra meter söderut. När allt är klart kommer de tillfälliga spåren att tas bort och dammen återställs. Då finns även nedgångar till plattformarna från parken. Troligen kommer träd som fällts att ersättas med nyplanteringar.

Troligen kommer Alnarpsån att vara kulverterad söder om Åkarpsdammen och förbi den trånga passagen parallellt med Sockervägen under byggperioden.

Vatten från västra Åkarp hanteras redan tidigt i byggskedet. Därvid minskar belastningen på Alnarpsån genom Åkarp.

Tråget i Åkarp kommer att byggas som en tät konstruktion, vilket innebär att inget vatten kan tränga in. Det finns olika metoder att skapa denna täthet, och vilken metod som används bestäms senare, i byggskedet. Järnvägstrågets konstruktion kommer att dimensioneras för att stå emot grundvattentryck från sidan. Generellt återfinns Alnarpsströmmens grundvattentrycknivå under konstruktionen. Mellan Alnarpsströmmens vattenförande delar och konstruktionen finns mäktiga lerlager. Denna lera är så kompakt att grundvattnet inte orkar trycka igenom och upp mot konstruktionens botten. Även vissa av fördröjningsmagasinen kommer att göras täta för att förhindra att grundvatten tränger in. Även i det här fallet finns olika metoder för att åstadkomma denna täta konstruktion, och vilken metod som väljs beslutas i byggskedet.

6.14 Byggskede

Frågor kring byggskedet har gällt hur restider och hastigheter för tågtrafiken påverkas, men även hur linjetrafik för bussar påverkas. Det har undrats varför bygget tar så lång tid som fem år och hur arbetet ska bedrivas, exempelvis vad gäller byggetapper och i vilken turordning som saker och ting görs.

Någon liknade hela arbetsområdet som ett gigantiskt dike och det framkom viss oro över att det kunde bli en plats där allsköns bråte dumpades. Oro fanns beträffande byggdamm, föroreningar i luftmiljön och buller vid exempelvis spontning. Frågor ställdes om bullerskydd vid arbetsområden och temporära spår. Funderingar kretsade kring huruvida det finns riktvärden för byggbuller och om det görs fastighetsbesiktningar och vibrationsmätningar.

Det undrades huruvida av- och påfarter stängs på motorvägen under byggperioden och huruvida gång- och cykelvägar kommer användas som byggvägar och för tunga transporter. Många grunnade just på vilka vägar masstransporterna ska ta.

Viktigt är möjligheten att passera järnvägen under byggtiden, såväl för gång- och cykeltrafikanter som för bilister. Tillgängligheten, det vill säga att erbjuda

annat än enbart en massa trappor, för gång- och cykeltrafikanter påtalades också. Hur det blir med parkeringsplatser och cykelparkeringar vid de tillfälliga stationerna i Hjärup och Åkarp? Det undrades också om gång- och cykelvägen mellan Åkarp och Arlöv hålls öppen under byggtiden.

Frågan dryftades huruvida buskaget utmed gång- och cykelvägen mellan Åkarp och Arlöv försvinner och om återplantering görs i så fall.

Det undrades också om det planeras utsiktsplattformer och andra möjligheter att följa bygget och någon var bekymrad över att information om byggnationen, exempelvis om nattarbete, inte skulle vara tillräcklig.

Eftersom hastigheten är sänkt under byggtiden, kommer restiden mellan Malmö och Lund att förlängas med några minuter. Inkopplingar av nya spår sker vid lågtrafik, dvs antingen nattetid eller vid storhelger, exempelvis under påsk. Vid inkopplingarna kan inga tåg köra förbi arbetsplatsen.

Samtliga tåg kommer att gå med nedsatt hastighet under hela byggperioden. Högsta tillåtna hastighet blir 70 km/tim. Detta görs dels av säkerhetsskäl, då arbetet kommer att ske alldeles intill de trafikerade spåren, dels med hänsyn till omgivningen (buller och vibrationer) då trafiken går på tillfälliga spår. Utbyggnaden planeras så att störningar i tågtrafik och för övriga trafikslag blir så små som möjligt.

Fem års byggtid bedöms som en rimlig tid för ett så pass omfattande projekt. Arbetet är mycket komplicerat då det ska ske alldeles intill två trafikerade järnvägsspår. Nedgrävningen innebär ett omfattande schaktningsarbete, som följs av att stödkonstruktioner anläggs. Vissa moment, exempelvis inkopplingar av tågtrafik på tillfälliga spår och tillbaka igen på permanenta spår, kan bara göras vid vissa förutbestämda tidpunkter under året.

Åkarp är den ort där mest arbete kommer att utföras och troligen arbetas där under hela projektets gång. Av de permanenta spåren blir troligen de två västra först driftsatta (trafikerade), medan de två östra driftsätts senare.

Järnvägen grävs ner ca 4 m i Hjärup och 6 m i Åkarp. Mycket av arbetet och transportererna sker i linjen, dvs. nere i "diket". Arbetsområdet kommer att vara inhägnat, och även delvis bullerskyddat med bullerskyddsplank. Privatpersoner ska inte kunna ta sig in på arbetsområdet. Bevakning av arbetsområdet kommer att ske, vilket sammantaget minskar risken för att det dumpas allsköns bråte.

I Naturvårdsverkets författningssamling NFS 2004:15 anges riktvärden för buller från byggplatser. De är även återgivna i bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Då spårarbeten under byggskedet kommer att pågå i omedelbar närhet till bostäder, kan det inte uteslutas att vibrationer kommer att kunna uppfattas inne i bostäderna under vissa kritiska moment. Andra exempel på arbetsmoment som riskerar att orsaka kännbara vibrationer är vibrering av spont, packning

eller då tunga fordon trafikerar vägar med ojämn beläggning. Mätning av vibrationsnivåer under byggtiden kommer troligen att ingå i ett kontrollprogram för utbyggnaden. Besiktning av eventuella sprickor i byggnader och liknande görs före, under och efter byggtiden.

I dagsläget finns inget som tyder på att på- och avfarter behöver stängas under byggtiden. I några fall kan cykelvägar behöva användas som tillfälliga infarter till fastigheter under en kortare tid. Cykelvägar kan på några sträckor förstärkas och användas till byggtrafik, men då behöver alternativa cykelvägar byggas eller cykeltrafiken ledas om. Tung transporter och cykeltrafik på samma vägar kommer undvikas.

De tillfälliga stationerna kommer i princip att erbjuda samma servicenivå som dagens lokalstationer. I Hjärup finns idag bilparkering vid närbutiken. Det är oklart i vilken utsträckning dessa används av butikens kunder respektive tågresenärer. Frågan om bilparkering vid den tillfälliga stationen i Hjärup kommer därför att utredas. I Åkarp finns ingen specifik bilparkering för tågresenärer, men gatuparkeringar finns i närområdet. Cykelparkeringar kommer att anordnas för de tillfälliga stationerna.

Gång- och cykeltunneln under järnvägen vid Åkarps station är ett viktigt stråk bl.a. till skolan, idrottsplatsen och daghemmen. Därför är det angeläget att det finns en möjlighet att korsa arbetsområdet. Ambitionen är att skapa provisoriska passager med ramper för gående och cyklister.

Den mark som behövs under byggtiden kommer att återställas såvida inte kommunen eller markägaren har andra planer för områdena.

Det blir troligen utsiktsplattformer eller tittgluggar i bullerskyddsplanken. Det är bättre och säkrare om det ges möjlighet att följa arbetet på ett säkert sätt. Om inte, ökar risken för att någon nyfiken tar sig in på arbetsområdet.

Information om projektet uppdateras med jämna mellanrum, se Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/flackarp-arlov. Intresserade kan även uppges sin e-postadress till projektet för att få löpande information.

6.15 Övriga frågor och synpunkter

Lägg järnvägen i markplan och passa på att planera för höghastighetsbana tyckte en av intressenterna. Från annat håll undrades hur fortsättningen mot Lund blir. En del tekniska frågor lyftes; Kommer kontaktledningen att göras som bryggor eller enskilda kontaktledningsstolpar? Vad händer med ledningar som nu ligger under spåren? Hur påverkas gasledningarna?

Till Trafikverket ställdes även frågan hur den biologiska mångfalden påverkas av utbyggnaden.

Det klagades på vibrationer vid Kvarngatan i Arlöv och till Trafikverket ställdes frågan om mätningar eller beräkningar av vibrationer görs. Finns det risk för sättningar?

Vidare fanns det intresse av att veta vilka hus som rivs eller flyttas på respektive ort och i skaran fanns vissa som ville bevara stationshuset i Åkarp. Blir industrifastigheterna i Arlöv kvar, vad händer med Bruksvägen och tillfarterna till fastigheterna där och hur stort intrång görs i Coyetgården undrades det.

Övriga frågor som ställdes var; Kommer Trafikverket kontakta markägare som blir berörda av arkeologiska undersökningar? Utgår ersättning för eventuellt förlorad skörd? Hur fås information om viktiga beslut som kommunen och trafikverket tar?

Slutligen en rad uppmaningar om Trafikverkets kommunikation om projektet; Vi vill ha information löpande, inte tvingas kolla hemsidorna varje dag! Mer dialog med allmänheten löpande, så som det var med Citytunnelprojektet! Det behövs en fristående person som allmänheten kan kontakta!

Marknivålösning i Hjärup och Åkarp frångicks i och med avtal om medfinansiering med kommunerna och Region Skåne, vilket ur bullersynpunkt är fördelaktigt. En höghastighetsbana kommer inte till dess fulla potential på korta sträckor som mellan Lund och Malmö. Även den återstående sträckan mot Lund behöver byggas ut till fyra spår. Den utbyggnaden hanteras i ett annat projekt.

Bryggor erfordras vid stationerna, men i övrigt som enskilda stolpar. Det finns drygt 100 korsningspunkter med markförlagda och luftburna ledningar. Det handlar om vatten, el, tele, gas m.fl. ledningar. I projektet ingår att hantera alla dessa ledningar, både med rent fysiska lösningar och med nya avtal. Detta arbete sker i samarbete med de olika ledningsägarna. De gasledningarna som korsar järnvägen behöver läggas om.

Den biologiska mångfalden påverkas endast lokalt. Negativt genom att viss vegetation tas ned, positivt genom de fördröjningsmagasin som tillkommer. Tvåstegsdikena bidrar även positivt.

Byggnader behöver flyttas eller rivs p.g.a. järnvägsutbyggnaden. I Hjärup rivs tre fastigheter på den västra sidan, söder om Jakriborg. Dessutom måste närbutikerna på den andra sidan av järnvägen rivs. Utbyggnaden kommer i konflikt med Coyetgården med effekten att mangårdsbyggnaden samt del av ekonomibygnaden behöver rivs. I Åkarp behöver kioskbyggnaden på Stationsvägen och bostadshuset på fastigheten Åkarp 1:44 endera flyttas eller rivs. Stinsbostaden behöver rivs och ett par garagebyggnader i den södra delen av orten antingen rivs eller flyttas. I Arlöv behöver ett förråd på fastigheten Tågarp 16:43 rivs.

En vibrationsmätning gjordes under perioden 2011-12-09 till 2011-12-16 på bostadsfastigheten med adress Industrigatan 14 i Arlöv. Fastigheten är belägen

ca 20 m från järnvägen. Under mätperioden var temperaturen 3-5 plusgrader och marken var tjälfri. Resultaten visar att nivån inte överstiger 0,1 mm/s i dagsläget. Riktvärdet 0,4 mm/s innehålls. Utbyggnadsalternativet förväntas inte innebära ökade nivåer i Arlöv.

Kontakt tas angående arkeologiska undersökningar och eventuell förlorad skörd ersätts.

Ett nyhetsbrev om projektet utkommer regelbundet och projekthemsidan uppdateras löpande. Information kommer att skickas ut via mail för den som anmäler sig. Att anlita en fristående person är inte aktuellt. Projektarbetet bedrivs huvudsakligen från projektkontoret på Alnarpsvägen 54 i Åkarp, som är bemannat under normal kontorstid. Välkommen att besöka oss där.

7. Samråd med ledningsägare och dikesföretag

Nedan redovisas vilka huvudsakliga sakfrågor som samråden med ledningsägare och dikesföretag har omfattat. Trafikverkets kommentarer i kursivt.

7.1 Ledningsägare

Vid de möten som hölls med ledningsägarna diskuterades hanteringen av respektives ledningar med anledning av utbyggnaden. I huvudsak rörde frågorna detaljer kring omläggningar, exempelvis genomförande, avtalsfrågor och tider.

7.2 Dikesföretag

Vid det möte som hölls med dikesföretagen frågades om det fanns fara för grävda brunnar. Val av dimensionerande regn och hur förväntad höjning av havet och ökade flöden ska beaktas diskuterades.

Avsnitten om vattenfrågor i föregående kapitel ger ytterligare information om hanteringen av dessa frågor.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se