



REGERINGEN

Regeringsbeslut

I:2

2014-04-16

M2010/1911/Me

Miljödepartementet

Trafikverket

781 87 BORLÄNGE



Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av utbyggnad av Södra stambanan från två till fyra spår på delen Flackarp–Arlöv, Burlövs och Staffanstorps kommuner

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen tillåter att järnvägen Södra stambanan byggs ut från två till fyra spår i befintlig sträckning på delen Flackarp–Arlöv inom förordad korridor redovisad på karta daterad den 30 maj 2013, Burlövs och Staffanstorps kommuner, se *bilaga*. Utbyggnaden ska ske med de nedsänkningar och den övertäckning som Trafikverket redovisat i sin ansökan.

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

1. Bullerskyddsåtgärder längs fyrspårsprojektet ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen på järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus.

45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid.

55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats.

60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt.

70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Ovan redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreatiomsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

2. Järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg för den tillåtna verksamheten ska fastställas senast den 30 april 2019. Därefter förfaller tillåtligheten för den del av verksamheten som inte omfattas av fastställd järnvägsplan.

Ärendet

Trafikverket (dåvarande Banverket) har med eget yttrande den 25 mars 2010 till regeringen överlämnat järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår i befintlig sträckning med nedsänkt läge genom tätorterna Åkarp och Hjärup men i övrigt i markplanet på delen Flackarp–Arlöv i Burlövs och Staffanstorps kommuner.

Underlagsmaterialet har kompletterats 2011, 2012, 2013 och 2014. Kompletteringarna avser bl.a. en buller- och vibrationsutredning utifrån de senaste trafikeringsprognoserna med sikte på 2030, ändrad avgränsning av korridoren i sydväst och ett ändrat utförande av Burlövs station och sträckan genom Hjärup. Enligt Trafikverket har den fortsatta planeringen visat att det i Hjärup är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att på sträckan km 605+200 – 607+400 sänka spåren ytterligare till som mest ca 4 meter under nuvarande spår. Den djupare sänkningen innebär bl.a. ökade möjligheter att minska bullerstörningarna och bättre bangeometri vid korsningen med Lommavägen. Trafikverket har, så som talan slutligen utformats, föreslagit att regeringen tillåter utbyggnaden i dess ändrade utformning på den ca 8 km långa sträckan mellan Flackarp och Arlöv inom förordad korridor redovisad på karta daterad den 30 maj 2013 för det utbyggnadsalternativ som innebär att järnvägen genom Åkarp sänks ned ca 5,5–6 meter i förhållande till spårens nuvarande läge och i Hjärup med högst ca 4 meter. I Åkarp planeras även för en övertäckning av järnvägen på en ca 400 meter lång sträcka.

Trafikverket har vidare anfört bl.a. följande. Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar för såväl nationella som internationella transporter och av stor betydelse för regional och lokal tågtrafik. I höjd med Lund ansluter Västkustbanan till Södra stambanan vilket innebär att delen Malmö–Lund belastas särskilt hårt. Trafiken är så omfattande att banans nuvarande kapacitet är påtagligt otillräcklig. Störningar och förseningar är vanligt förekommande och antalet tåg måste hållas ned i förhållande till efterfrågan. En väsentlig ökning av Södra stambanans kapacitet på aktuell del är därför nödvändig. Trafikverket har bedömt att den nu föreslagna utbyggnaden är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och bl.a. innebär att kapaciteten på Södra stambanan jämfört med nollalternativet kommer att öka från ca 18 till ca 55 tåg per timme.

I järnvägsutredningen och genomförda kompletteringar har utöver ett s.k. nollalternativ, som innebär att det befintliga dubbelspåret bibehålls, olika alternativ med nedschaktad järnväg med sidoplattformar studerats. Genom både Åkarp och Hjärup har en grund, medeldjup och djup nedschaktning av spåren utretts vilket motsvarar ca 1,5 meter, ca 3 meter respektive ca 5,5 meter under nuvarande nivå. Alternativen har valts i syfte att konkret belysa konsekvenser och åtgärdsbehov med hänsyn till byggteknik, intrång, buller och grundvattenpåverkan. För avsnittet genom Åkarp har även alternativet att förlägga järnvägen i tunnel helt

under mark eller delvis ovan mark studerats. Olika idéförslag med kortare tunnelsträckor har tagits fram. Med en nedschaktad järnväg krävs att befintliga broar och underfarter breddas eller ersätts. Jämfört med nollalternativet kommer tillgängligheten till plattformarna att försämrats. Samtidigt minskar risken vid händelse av en eventuell olycka att tåg som spårar ur ska lämna spårområdet. Med en tunnel kan lokala tvärförbindelser i stället anordnas längs tunnelsträckan och mark frigöras.

Andra alternativ som studerats men avfärdats i ett tidigt skede är en utbyggnad av järnvägen till tre spår, utbyggnad till fyra spår med nedsänkt läge genom Arlöv, nedsänkt järnväg med mellanplattformar samt tunnel under Hjärup. Alternativen har bedömts som oacceptabla bl.a. med hänsyn till kapacitetsbehovet och/eller kostnaderna. Även ett alternativ som innebär en fyrspårsutbyggnad i marknivå utmed hela sträckan Flackarp–Arlöv har utretts. Dåvarande Banverket begärde 2006 tillåtlighet för en utbyggnad i markplan men återkallade sin begäran 2010.

Miljökonsekvenser

I underlaget till ärendet anges bl.a. följande. Området som berörs av järnvägsutbyggnaden är ett öppet odlingslandskap med vidsträckt fält där tätorterna Arlöv, Åkarp och Hjärup ligger som öar i landskapet. Bristen på naturmark inom och i närheten av utredningsområdet gör återstående fragment särskilt värdefulla. De kustnära områdena i Burlövs kommun inklusive Arlöv och delar av Åkarp är i sin helhet med hänsyn till natur- och kulturvärdena av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Landskapet mellan Arlöv och Åkarp utgör en del av ett större område som av Riksantikvarieämbetet angetts vara av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset omfattar bl.a. det öppna odlingslandskapet kring Kronetorps mölla och Burlövs gamla kyrkby samt ett stråk kring Alnarp och ut mot kusten i Lomma kommun. Landskapet öster om Åkarp ingår i ett större område av Lundaslätten som i länets naturvårdsprogram angetts ha högsta värde med avseende på terrängform och landskapsbild. Utbyggnaden berör inga områden av riksintresse för naturvården eller Natura 2000-områden. Stambanans sträckning genom Arlöv domineras av industrier och verksamhetsområden och genom Åkarp och Hjärup av bostadsbebyggelse. Samtliga studerade alternativ innebär en spårutbyggnad i befintlig sträckning med en förhållandevis liten påverkan på berörda områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Intrången på åkermark leder inte till delade skiften och konsekvenserna för lantbruket bedöms bli små.

Stora kommunikationsleder utgör ett påtagligt inslag i landskapet. Arlöv och Åkarp har utöver Södra stambanan flera närbelägna starkt trafikerade transportleder som präglar ljudmiljön inom stora delar av samhällena. Orternas sydöstra delar tangeras av motorvägen mellan Lund och Malmö som även passerar strax söder om Hjärup. I Arlöv ansluter Lommabanan till Södra stambanan strax norr om bron över Lommavägen. Västkustvägen passerar norr om Arlöv och E 6/E 20 passerar mellan de två tätorterna i

nära anslutning till Åkarp. Ljudmiljön inom stora delar av orterna karaktäriseras av ett nära konstant vägtrafikbuller som överröstas av de tåg som passerar på stambanan. Av den uppdaterade buller- och vibrationsutredningen framgår att närmare 1 300 fastigheter längs den aktuella sträckan i dag har ljudnivåer från järnvägstrafik vid uteplats över riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och/eller 70 dBA maximal ljudnivå. Konsekvenserna av nollalternativet innebär att detta förhållande kvarstår.

I Arlöv finns bullerskyddsskärmar på flera platser varav många uppfördes redan i samband med genomförandet av järnvägsutredningen. Sedan dess har planerna på en pendlarstation tillkommit och trafikeringsprognoserna har reviderats med avseende på prognosår och antalet tåg. De bostäder som berörs av buller från både Lommabanan och Södra stambanan ligger i huvudsak kring Lommavägen och Rotgatan. Ombyggnaden av Lommabanan på sträckan bakom den s.k. gamla Saabfabriken har integrerats i bullerberäkningarna. Bullerutredningen innehåller studier av tänkbara bullerreducerande åtgärder med olika grad av ambition. Efter utbyggnad och bullerskyddsåtgärder beräknas antalet exponerade fastigheter i Arlöv för tågbuller från stambanan över nämnda riktvärden vid uteplats att minska från 180 till 120 stycken. Samtidigt beräknas ca 120 fastigheter få ökat buller i varierande utsträckning vid fasad. Nivåerna kring Vårboskolan kommer att öka med ca 1-3 dBA på skolans västra sida medan påverkan på den huvudsakliga skolgården väntas bli marginell.

I Åkarp är sikten i stort sett fri från spåren mot omgivningen och bara några få platser har ett visst bullerskydd mot järnvägen. 760 fastigheter beräknas i dag ha tågbullernivåer vid uteplats över riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och/eller 70 dBA maximal ljudnivå. Vid en utbyggnad i nedsänkt läge minskar bullret kraftigt med schaktdjupet. Förordat alternativ innebär en stor minskning av tågbullernivåerna vid samtliga fastigheter i Åkarp och endast 17 fastigheter beräknas efter utbyggnad vara utsatta för överskridanden vid uteplats. Samtliga alternativ innebär förutom ett visst intrång i Stationsparken att Åkarpsdammen under byggtiden helt eller delvis kommer att behöva tömmas på vatten och Alnarpsån kulverteras på en sträcka fram till strax söder om E 6. En stor andel av den för växt- och djurlivet värdefulla ån kommer därmed försvinna i centrala Åkarp. Med en nedsänkning av spåren med ca 3 meter eller mer kan nya planskilda passager byggas över järnvägen och vissa anläggnings- och omgrävningsåtgärder med konsekvenser för yt- och dagvatten undvikas. Stads- och landskapsbilden kommer påtagligt förändras av ett nedschaktat och bredare spårområde, bullerskyddsskärmar och nya planskilda korsningar.

I Hjärup finns bullerskyddsskärmar och vallar på flera avsnitt längs järnvägen. 320 fastigheter beräknas i dag vara exponerade för tågbuller vid uteplats över riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och/eller 70 dBA maximal ljudnivå. Skolor och förskolor är generellt placerade på

ett relativt långt avstånd från järnvägen med undantag från Stationsbyns förskola. I likhet med Åkarp ökar möjligheten att avskärma tågbullret med schaktdjupet. Med föreslagna skyddsåtgärder beräknas samtliga fastigheter i Hjärup efter utbyggnad få en påtaglig minskning av bullernivåerna från tågtrafiken. Vid Stationsbyns förskola minskar tågbullret med 5–10 dBA. För 49 fastigheter beräknas ljudnivåerna även efter utbyggnad ligga över nämnda riktvärden. Järnvägens visuella påverkan bedöms bli störst i alternativet med ca 3 meters nedsänkning då ledningsstolpar hamnar nära ögonhöjd. Konsekvenserna bedöms totalt sett som måttliga. Inga alternativskiljande konsekvenser föreligger vad gäller yt- och dagvatten. Park- och rekreationsområden kommer inte att påverkas.

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för två alternativa utformningar av en nedschaktad järnväg. En trågkonstruktion som innebär att grundvattennivån i driftsskedet inte kommer att påverkas samt en konstruktion med slänter/stödmurar som kräver en permanent grundvattensänkning. Enligt järnvägsutredningen kommer valet av byggteknik avgöras då närmare utredningar om grundvattenförhållandena föreligger. Där schaktarbeten sker under befintlig grundvattennivå måste grundvattnet under alla omständigheter tillfälligt sänkas under byggtiden. Påverkan på vattenföringen i Alnarpsån bedöms bli marginell på grund av de relativt täta jordlagren i området. En eventuell påverkan på vegetation till följd av grundvattensänkningar har i utredningsskedet inte kunnat bedömas. I centrala Åkarp passerar järnvägen en kommunal vattentäkt som under normala förhållanden har marginell betydelse för vattenförsörjningen. För vattentäkter i banans närhet har konsekvenserna av utsläpp av eldningsolja bedömts kunna bli allvarliga. Sannolikheten för spridning av utsläpp som leder till omfattande konsekvenser minskar med en trågkonstruktion.

Någon risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för partiklar eller överskridanden av gränsvärden för tillförsel av metaller till åkermark bedöms inte föreligga. Risk för störningar på grund av vibrationer och stomljud kan finnas vid några fastigheter. Markförhållandena bedöms dock så goda att endast mindre omfattande skyddsåtgärder kommer att krävas. Den ökning av magnetfältsnivåer som utbyggnaden innebär bedöms inte orsaka några konsekvenser för människors hälsa och välbefinnande. Under byggtiden kommer omgivningspåverkan förekomma i form av bl.a. buller, vibrationer och luftförorenande avgaser. Trafikverket har som målsättning att inga boende ska få högre bullernivåer under byggtiden än från dagens trafik på befintliga spår.

Remissyttranden m.m.

Trafikverket har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer. Flertalet remissinstanser har tillstyrkt att tillåtlighet ges eller inte haft några invändningar mot att regeringen tillåter den av Trafikverket nu föreslagna utbyggnaden i förordad korridor. Några remissinstanser har tillstyrkt under vissa förutsättningar eller föreslagit

särskilda villkor. Ett stort antal remissinstanser har även poängterat vikten och behovet av att en utbyggnad av Södra stambanan snarast kommer till stånd.

Arbetsmiljöverket har betonat vikten av att Trafikverket redan i ett tidigt skede beaktar arbetsmiljöfrågor. *Boverket* har anfört att en nedschaktad järnväg enligt förordat alternativ minskar bullerproblemen och upplevelsen av järnvägen som en barriär i både Åkarp och Hjärup. *Riksantikvarieämbetet* har ansett det vara svårt att bedöma om studerade alternativ tillräckligt tillgodoser den bebyggda miljöns möjligheter till bevarande och långsiktigt hållbar utveckling. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* har hänvisat till yttranden av dåvarande Statens räddningsverk som ur säkerhetssynpunkt förordat de alternativ som innebär en utbyggnad i nedsänkt läge. MSB har vidare understrukt vikten av att säkerhetsfrågorna med anledning av överdäckningen beaktas i en särskild riskanalys. *SJ AB* har sett det som besvärande att inte hela sträckan Lund–Arlöv planeras för utbyggnad till fyra spår. *Sveriges geologiska undersökning* har framfört synpunkter på underlaget inför regeringens tillåtlighetsprövning. Synpunkterna avser bl.a. behovet av att klargöra och dokumentera den omgivningspåverkan som kan bli en följd av utbyggnaden med ändrade grundvattennivåer samt redovisa de skadeförebyggande åtgärder som kan komma att erfordras. *Statens geotekniska institut (SGI)* har från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt inga invändningar mot förordat alternativ. SGI har förutsatt att Trafikverket i sitt fortsatta arbete bl.a. beaktar stabilitetsfrågan, risken för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten och konsekvenserna av grundvattensänkningar. *Socialstyrelsen* har ansett att ett förtätat spårområde med överdäckning kan utgöra en ökad risk för luftföroreningar i form av partiklar jämfört med en öppnare lösning. *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)* har tillstyrkt utbyggnaden under förutsättning att bullerproblemen kan lösas så att normvärdena klaras. SMHI har därvid anfört att använd beräkningsmodell underskattar förhållandena vid kraftiga markinversioner som de i Åkarp och liknande slättförhållanden. Myndigheten har vidare i likhet med Socialstyrelsen uppmärksammat frågan om luftkvalitet och framhållit vikten av att trummor och broar dimensioneras för att klara höga vattenföringar. *Naturvårdsverket*, som i likhet med SMHI tillstyrkt utbyggnaden under vissa förutsättningar, har understrukt vikten av att riktvärden för buller från tågtrafik innehålls med god marginal. Enligt Naturvårdsverket motiveras detta av att använd beräkningsmodell inte tar hänsyn till de speciella klimatförhållanden som råder i slättbygd, att tågtrafiken nattetid är omfattande och att hänsyn även behöver tas till att det i Åkarp förekommer vägbuller över gällande riktvärden. Naturvårdsverket har vidare föreslagit villkor om spår- och fastighetsnära åtgärder. Även *Länsstyrelsen i Skåne län* har uppmärksammat bullerförhållandena i Åkarp och beskrivit dem som oacceptabla. Länsstyrelsen har vidare anfört att riktvärden för buller från både järnväg och väg ska innehållas och framhållit betydelsen av att kommunen och Trafikverket gemensamt arbetar för att åstadkomma en god bebyggd

miljö för boende i kommunen. *Region Skåne* har anfört att den prognos som redovisats i den kompletterande buller- och vibrationsutredningen överensstämmer med regionens planer för utveckling av trafiken. *Malmö kommun* har anfört att utbyggnaden måste ske på sådant sätt att anslutningen av en yttre gods bana norrifrån inte försvåras. *Lomma* och *Lunds kommuner* är positiva till, och *Kävlinge kommun* har tillstyrkt, en utbyggnad enligt redovisat förslag. Kommunstyrelsen i *Staffanstorps kommun* har tillstyrkt utbyggnaden. Kommunstyrelsen i *Burlövs kommun* har tillstyrkt att tillåtlighet ges under förutsättning att beslutet förenas med villkor om bullerskyddsåtgärder som innebär en strikt tolkning av de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. De höga bullernivåerna i Arlöv lämnar enligt kommunen en alltför stor osäkerhet för en villkorslös tillstyrkan. Kommunen har som grund för sitt ställningstagande och behovet av kraftigare spårnära åtgärder bl.a. pekat på tabellerna i bullerutredningen som enligt kommunen visar att 120 fastigheter kommer utsättas för mer buller i Arlöv och endast 26 får minskat buller beräknat på bottenplan och områdespåverkan. 55 fastigheter, motsvarande 72 våningsplan, kommer inte heller klara Socialstyrelsens riktlinjer för inomhusbuller. Kommunen har vidare anfört att en redovisning av de sammanlagda bullerkonsekvenserna i Arlöv utifrån såväl dagens som planerad trafik på Lommabanan saknas och att det för delar av bebyggelsen därmed har redovisats bullernivåer från tågtrafiken som är missvisande sett till den totala bullerbelastningen från de båda järnvägarna. Frågan om den samlade bullerexponeringen från tåg- och motorvägstrafiken har inte heller utretts tillräckligt. Kommunen har hänvisat till bullerstudier genomförda av olika experter i syfte att ytterligare belysa bullerproblematiken. Kommunen har även velat framhålla att området upp till 1,5 kilometer runt Burlövs station är kommunens viktigaste förtätnings-, omvandlings- och utvecklingsområde för blandad stadsbebyggelse. Vad gäller utformningen av järnvägen genom Åkarp anser kommunen att det nu finns goda förutsättningar för att omgivningspåverkan från tågtrafiken kraftigt kommer att minska och till stora delar bli acceptabel.

Flera skrivelser har kommit in från Erik Skärbäck avseende bl.a. utformningen av stationen i Hjärup, behovet av en ökad överdäckning av järnvägen i utsatta lägen i Åkarp och med förslag om viss nedsänkning genom Arlöv. Därutöver har Erik Skärbäck bl.a. anfört följande. Vetenskapliga studier har visat att den Nordiska beräkningsmodellen utan korrektion för särskilda väderförhållanden inte är tillämplig i Åkarp. Av utredningen Vägtrafikbuller – Projekt inom Miljösamverkan Skåne framgår att det beräknade bullret i Burlövs kommun jämfört med andra kommuner avviker exceptionellt mycket från det upplevda. Detta styrker slutsatserna från genomförda studier om att beräkningsmodellen inte stämmer för stora delar av Burlöv. Forskning har visat att två bullerkällor som sammanvägt ger en viss bullernivå upplevs mer störande än en bullerkälla som ensam ger samma bullernivå. Miljöbalken föreskriver att riktvärdena avser den sammantagna bullerexponeringen på människan,

dvs. överlagrat buller, inte bullerexponeringen från enskilda bullerkällor. Överlagrat buller från flera källor måste därför vägas samman.

Trafikverket har i flera skrivelser bemött de synpunkter som framförts i bullerfrågan och anfört i huvudsak följande. Den ännu inte avslutade bullerutredningen som tillåtighetsärendet har kompletterats med visar att det är fullt möjligt att begränsa bullerstörningarna från den utbyggda järnvägen så att riktvärdena i enlighet med riksdagens riktlinjer kan innehållas avseende buller inomhus och utomhus på avgränsade uteplatser. Även störningarna från motorvägen E 6 kan begränsas påtagligt för de fastigheter som berörs av höga bullernivåer från järnvägen med ett förslag som innebär att nuvarande relativt låga bullervallar längs motorvägen byggs på med överskottsmassor från järnvägsutbyggnaden. Syftet med nu redovisade resultat är att belysa bullersituationen efter utbyggnad med den trafikering som prognosticeras till 2030 men inte klara ut och i detalj motivera vilka skyddsåtgärder som avses vidtas. Det ska göras i den kommande järnvägsplanen. Ytterligare utredningsarbete och samråd återstår innan det är möjligt att presentera ett slutligt lösningsförslag. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas med en hög ambitionsnivå med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Burlövs kommuns krav på åtgärder går dock utöver vad regering och riksdag har beslutat om. En strikt tolkning av riktvärdena på det sätt som kommunen beskriver innebär att det blir fråga om gränsvärden. De av riksdagen i proposition 1996/97:53 redovisade riktlinjerna anger att riktvärdena inte är rättsligt bindande normer utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. Om utomhusnivåerna inte kan innehållas bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Utgångspunkten att riktvärdena ska klaras så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt motsvarar vad som gäller enligt miljöbalken i fråga om krav på skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Sådana krav gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärderna och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för åtgärderna. Vad gäller frågan om inversion visar studien av SLU att inversion endast förekommit vid vissa tillfällen och då med olika styrka. Det krävs både en betydligt längre mätserie än de mättillfällen som redovisats och på flera olika platser för att man med säkerhet ska kunna påvisa att inversionen är så omfattande att en korrektion skulle behöva läggas in i bullerberäkningsmodellen. Studien utgår från ytförlagda dubbelspår och inte från en nedsänkt och delvis övertäckt järnväg som försetts med bullerskärmar. Om en likadan mätning hade kunnat göras med järnvägen i ombyggt skick skulle motsvarande bullernivåer bli lägre.

Skälen för regeringens beslut

Södra Stambanan sträcker sig från Malmö till Katrineholm/Järna och är en av Sveriges viktigaste järnvägar för internationella och nationella transporter. Järnvägen ingår i EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, där den är en del av den s.k. Nordiska triangeln. På sträckan mellan Malmö och Lund är trafiken så omfattande att banans nuvarande kapacitet är fullt utnyttjad. Den utbyggnad från två till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv som nu tillåtlighetsprövas innebär därför en förbättring som är mycket angelägen ur ett transportpolitiskt perspektiv. Utbyggnaden ingår i fastställd nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025.

Trafikverkets föreslagna utbyggnad av Södra stambanan på delen mellan Flackarp och Arlöv kommer att ske i befintlig sträckning vilket främjar en från allmän synpunkt god hushållning med mark- och vattenområden. Verksamheten kommer trots det att beröra ett område som av Riksantikvarieämbetet pekats ut som riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Kustområdet i Skåne är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Detta riksintresseområde omfattar Arlöv och delar av Åkarp. Med beaktande av vad som framkommit i ärendet bedömer regeringen att utbyggnaden av järnvägen till fyra spår bör kunna ske utan att värdena i berörda områden av riksintresse påtagligt skadas. Regeringen finner inte heller i övrigt att hinder föreligger mot den planerade utbyggnaden enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken gäller bl.a. kvaliteten på utomhusluft. Regeringen bedömer att utbyggnaden bör kunna genomföras utan att berörda miljökvalitetsnormer överskrids.

Vad gäller frågan om järnvägens omgivningspåverkan med avseende på buller konstaterar regeringen inledningsvis att frågan har varit föremål för diskussion under lång tid och bl.a. inneburit att de ursprungliga planerna på utformningen av en utbyggnad av Södra stambanan i markplan inte fullföljdes.

Regeringen konstaterar vidare att flera remissinstanser såsom Burlövs kommun, SMHI och Naturvårdsverket tillstyrker den nu föreslagna utbyggnaden endast under förutsättning att de riktvärden som anges i regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter (bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) innehålls. Länsstyrelsen anser att riktvärden för buller från både väg och järnväg ska innehållas. Remissinstansernas ställningstagande i bullerfrågan motiveras framför allt av att Arlöv och Åkarp har en komplex bullersituation med högt buller från flera olika källor. Flera remissinstanser har anfört att den använda beräkningsmodellen kan brista i hänsyn till förekommande inversion varför bullernivåerna kan ha underskattats.

Av den till ärendet hörande miljökonsekvensbeskrivningen framgår att ljudmiljön inom stora delar av orterna Arlöv och Åkarp präglas av buller från starkt trafikerade transportleder. Vidare framgår att tågtrafiken på Södra stambanan enligt Trafikverket förväntas öka till att omfatta ca 200 fler tåg per dygn 2030 jämfört med i dag. Av förarbetena till regleringen i 17 kap. miljöbalken framgår att en kommuns åsikt vid tillkomst av större trafikanläggningar ska tillmätas synnerlig betydelse och att det kommer höra till undantagen att regeringen avgör tillåtlighetsfrågan utan en kommuns samtycke (se prop. 1997/98:45 del 2, s. 455). De synpunkter som framförts av Burlövs kommun delas av flera av de övriga remissinstanserna. Regeringen finner mot bakgrund av ovanstående att det i detta ärende är motiverat att fästa särskilt stor vikt vid bullerfrågan. Trafikverket har anfört att det inte är rimligt att sätta villkor som innebär att riktvärdena ska innehållas oavsett kostnad. Regeringen delar Trafikverkets bedömning. Detta betyder att kommunens framställda krav om bullerskyddsvillkor som innebär en strikt tolkning av riktvärdena inte kan tillgodoses. Enligt proposition 1996/97:53 framgår att riktvärden för trafikbuller inte är rättsligt bindande normer utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet och att de normalt inte ska överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Regeringen finner med beaktande av de särskilda omständigheter som föreligger i detta ärende att villkor bör föreskrivas om bullerskyddsåtgärder i syfte att mildra de negativa konsekvenser som järnvägsutbyggnaden kommer att medföra. Det är angeläget att dessa åtgärder planeras med en mycket hög ambitionsnivå och i nära samråd med Burlövs kommun.

SGI och SGU har framfört synpunkter i fråga om konsekvenserna av en grundvattensänkning. SGI har även uppmärksammat stabilitetsfrågan och risken för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten. Regeringen förutsätter att Trafikverket särskilt beaktar dessa synpunkter samt säkerhets- och arbetsmiljöfrågorna som lyfts fram av MSB och Arbetsmiljöverket.

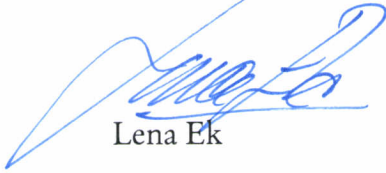
Regeringen förutsätter även att Trafikverket lägger stor vikt vid utformningen och detaljprojekteringen av järnvägsanläggningen.

Vid den samlade bedömning som ska göras vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken finner regeringen att en utbyggnad av Södra stambanan på delen Flackarp–Arlöv till fyra spår i förordad korridor bör tillåtas med ovan angivet villkor.

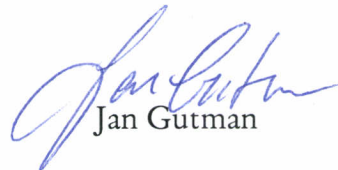
De övriga villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta prövningen enligt miljöbalken och lagen om byggande av järnväg. Den detaljerade utformningen av järnvägen inom tillåten

korridor provas enligt lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen (2010:900).

På regeringens vägnar



Lena Ek



Jan Gutman

Kopia till

Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Landsbygdsdepartementet
Näringsdepartementet
Kulturdepartementet
Försvarsmakten
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Socialstyrelsen
Folkhälsomyndigheten
Statens jordbruksverk
Havs- och vattenmyndigheten
Naturvårdsverket
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Energimyndigheten
Statens geotekniska institut
Boverket
Transportstyrelsen
Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Sveriges geologiska undersökning
Skogsstyrelsen
Riksantikvarieämbetet
Affärsverket svenska kraftnät
Arbetsförmedlingen
Arbetsmiljöverket
Länsstyrelsen i Skåne län
Burlövs kommun
Staffanstorps kommun
Malmö kommun
Lunds kommun
Lomma kommun
Kävlinge kommun
Region Skåne
SJ AB
Skånetrafiken
Tjänstemännens Centralorganisation
Landsorganisationen i Sverige
LO-distriktet i Skåne
Erik Skärbäck, Hyllevägen 7, 232 51 Åkarp
Thord Persson, Alnarpsvägen 3, Åkarp



KORRIDOR FÖR TILLÅTLIGHETSPRÖVNING

Södra stambanan, delen Arlöv-Flackarp,
alternativ med järnvägen nedschaktad vid Åkarp och Hjärup

Uppdatering: 2013-05-30

Skala (A4): 1:30 000

0 0.5 1 1.5 2 km

Teckenförklaring

- Korridor med övertäckning*
- Korridor i markplan*
- Korridor i nedsänkt läge*
- Rättelse enligt komplettering 2012-01-20
- Komplettering för pendlarstation 2011-11-11
- Sänkning av spår enligt komplettering 2011-11-11 och 2012-01-20

*inbördes avgränsningar är ungefärliga