



Social konsekvensbeskrivning  
tillhörande järnvägsutredning  
**Dubbelspår Väst kustbanan  
delen Ängelholm - Maria**



**Rapport 2007-03-31**

**Denna Sociala konsekvensbeskrivning, tillhörande järnvägsutredning,  
har tagits fram av följande personer:**

**Beställare**

Banverket Södra banregionen  
Box 366, 201 23 MALMÖ  
Tel: 040-20 22 00  
Projektansvarig  
Projektledare  
MKB-frågor  
Tekniksamordnare

Ingela Olofsson Renström  
Håkan Petersson  
Jenny Åkerholm  
Gunilla Sköld

**Konsult**

Tyréns AB  
Box 27  
291 21 KRISTIANSTAD  
Tel: 044-689 15 00

Uppdragsansvarig  
Miljö- och kvalitetsansvarig  
Ansvarig järnvägsutredning  
Ansvarig MKB  
Ansvarig funktions- och teknikutredning

Bengt Göransson  
Maria Blidfors  
Peter Andersson/Anders Berggren  
Cristiano Piga/Maria Blidfors  
Anders Berggren

**Rapport Social konsekvensbeskrivning**

Maria Blidfors

Bild på framsidan: Plankorsning mellan Västkustbanan och Björkavägen i Ödåkra

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
Utredningsalternativen.....	4
Sociala konsekvenser .....	4
Samlad bedömning.....	5
<b>1 INLEDNING.....</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund och syfte.....	7
1.2 Nuläge.....	7
1.3 Nollalternativ .....	8
1.4 Utredningsalternativen.....	8
1.5 Sociala konsekvenser .....	9
1.6 Avgränsningar .....	10
<b>2 METODIK.....</b>	<b>11</b>
<b>3 FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>12</b>
3.1 Ödåkra samhälle.....	12
3.1.1 Befolkning och bostadsområden.....	12
3.1.2 Kommunikationer och resande .....	13
3.1.3 Arbetsplatser och pendling .....	14
3.1.4 Målpunkter, relationer och flöden .....	14
3.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan.....	19
<b>4 EFFEKTER, KONSEKVENSER OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER .....</b>	<b>20</b>
4.1 Ödåkra samhälle.....	20
4.1.1 Nollalternativet .....	20
4.1.2 UA1 .....	20
4.1.3 UA3 .....	22
4.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan.....	23
4.2.1 Nollalternativet .....	23
4.2.2 UA1a-d .....	24
<b>5 SAMMANVÄGNING AV KONSEKVENSER.....</b>	<b>27</b>
5.1 Ödåkra samhälle.....	27
5.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan.....	28
5.3 Samlad värdering och motivering av föreslagna åtgärder.....	30
<b>6 REFERENSER.....</b>	<b>31</b>

## SAMMANFATTNING

För att öka kapaciteten och förkorta restiderna på Väst kustbanan mellan Göteborg och Lund pågår en utbyggnad till dubbelspår och anpassning till snabbtågstrafik. Större delen av sträckan är redan färdigställd. En av de återstående sträckorna för utbyggnad är delen Ängelholm – Helsingborg. Delsträckan är enkelspårig och en av de större flaskhalsarna på Väst kustbanan. För utbyggnaden av delsträckan studeras två olika alternativ (UA1 och UA3) i en järnvägsutredning. Föreliggande rapport tillhör denna järnvägsutredning och beskriver hur den sociala kvaliteten för olika grupper i samhället skiljer sig mellan de båda utredningsalternativen samt nollalternativet.

### Utredningsalternativen

UA1 innebär en utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning. Alternativet har fyra underalternativ (a-d) som är utformade utifrån vilken teknisk standard man vill ha på banan. Samtliga plankorsningar byggs bort förutom i UA1c och d där plankorsningen med Planavägen i Kattarp behålls. UA1a tillåter högst hastighet på banan, 250 km/h för snabbtåg, vilket innebär att kurvor behöver rätas norr om Utvälinge, vid Rögle, genom Kattarp, i Ödåkra och norr om Maria station. I Kattarp flyttas stationen något västerut. UA1b skiljer sig mot UA1a genom att kurvvrätningen i Kattarp minskas något och kurvvrätningarna i Rögle och Utvälinge utgår. I UA1c rätas inga kurvor varför tåg hastigheten inte kan höjas. UA1d innebär samma utformning som UA1c men utbyggnaden sker i etapper.

UA3 innebär att en ny järnväg och en ny station byggs väster om Ödåkra. Den nya stationen förläggs ca 600 m nordväst om befintlig station. Förbifarten dimensioneras för 250 km/h med snabbtåg. Den befintliga järnvägen genom samhället rivs upp. Norr, respektive söder om Ödåkra ansluter förbifarten till tidigare beskrivna alternativ UA1a, b eller c. Utredningsalternativet förutsätter en bebyggelseutveckling av Ödåkra västerut för att öka resandeunderlaget för den nya stationen. Stationen och bebyggelsen samplaneras för att på bästa sätt ta till vara järnvägens möjligheter.

### Sociala konsekvenser

#### Generellt

Utbyggnaden av Väst kustbanans kapacitet medför, oavsett utredningsalternativ, ökade pendlingsförutsättningar till arbete, studier, fritidsaktiviteter mm. Detta medför ökade möjligheter till sociala kontakter och umgänge för alla grupper i samhället, men framför allt för de som inte har tillgång till bil vilket ofta är ungdomar och kvinnor.

Även de nya planskildheterna får positiva konsekvenser då de ökar tryggheten samt tillgängligheten till målpunkter på andra sidan järnvägen. Gång- och cykelunderfarter riskerar dock bli otrygga om inte särskild omsorg läggs på deras utformning. Under förutsättning att passagera görs trygga och inbjudande kommer de underlätta för barn och unga som ska ta sig till och från målpunkter på andra sidan järnvägen.

Skillnaderna i alternativens sociala konsekvenser finns framför allt i Ödåkra där en utflyttning av stationen i UA3 medför en förändrad samhällsstruktur samtidigt som nuvarande järnvägsområde frigörs för annat ändamål. Å andra sidan får de boende inne i

Ödåkra en förändrad omgivning i UA1 i och med att bullerskärmar sätts upp för att klara gällande riktvärden.

#### UA1 i Ödåkra

Konsekvenserna av UA1 bedöms till stor del positiva. Visserligen förstärker de höga bullerskydden längs med spåret den barriär som finns idag och riskerar därmed försvåra sociala kontakter mellan människor, öka segregationen mellan bostadsområden och minska trygghetskänslan. Konsekvenserna kan dock begränsas genom att utformningen av bullerskydd och stationsmiljö ges stor omsorg och sker i nära samråd med de boende.

De nya planskildheterna förbättrar tillgängligheten till målpunkter på andra sidan järnvägen och utformningen av gång- och cykelunderfarter bedöms kunna genomföras på ett sådant sätt att tryggheten och tillgängligheten för barn, unga och äldre upprätthålls.

Positivt för UA1 är också att tillgängligheten till stationen bibehålls och att Ödåkra centrum kan fortleva och förstärkas som en mötesplats för sociala kontakter.

#### UA3 i Ödåkra

I UA3 ökar avståndet till stationen för de flesta och till en början bedöms den ligga ödsligt med få människor i rörelse. Ödsligheten riskerar medföra en minskad trygghetskänsla för resenärer, framför allt under dygnets mörka timmar och för barn/unga, kvinnor, äldre och funktionshindrade. Även gång- och cykelvägen till den nya stationen riskerar till en början vara ödlig och det är därför av stor vikt hur denna och området runt stationen byggs ut och utformas i framtiden. Dessa frågor tas om hand inom ramen för den kommunala planeringen. Det ökade avståndet till stationen minskar tillgängligheten vilket framför allt drabbar barn/unga, äldre och rörelsehindrade. För dessa grupper kan möjligheten till sociala kontakter bli lidande om de inte får hjälp med att ta sig till stationen eller kan förflytta sig på annat sätt.

När stationen försvinner inne i Ödåkra finns risk att centrum blir försvagat och mister sin roll som mötesplats för sociala kontakter. Framför allt barn och äldre bedöms kunna drabbas av den här förlusten. Den nuvarande järnvägen rivs dock upp och inom området som frigörs finns möjligheter för kommunen att vidta åtgärder för att stärka Ödåkra centrum.

Positivt för UA3 är att järnvägen inne i Ödåkra försvinner varvid bullerstörningar för närboende och barriären genom samhället försvinner. Konsekvenserna av detta är ökad integration och ökat umgänge med grannar på "andra sidan". Att barriären försvinner underlättar möjligheten att ta sig till målpunkter såsom rekreationsområdet Duvestubbeskogen, fritidsgården och äldreboendet.

### **Samlad bedömning**

UA3 bedöms medföra konsekvenser för människors sociala kvalitet som är mera komplexa och kräver mer omfattande åtgärder än UA1. Alternativet förändrar en stor del av Ödåkras samhällsstruktur och påverkar därmed även människors sätt att förflytta sig och deras behov för sociala kontakter, trygghet mm. UA1 får inte dessa genomgripande konsekvenser för samhället utan de begränsas till mer eller mindre stora förändringar i befintlig samhällsstruktur.

De åtgärder som föreslås för att mildra de sociala konsekvenserna i UA1 bedöms som rimliga utifrån de åtgärder som normalt vidtas i den här typen av järnvägsprojekt. Omsorgsfullt utformade bullerskydd, trygga gång- och cykelunderfarter mm bedöms ge en stor nytta, inte bara ur socialt hänseende utan även ur hälsosynpunkt och av estetiska skäl, i förhållande till kostnaden.

För UA3 är åtgärdsförslagen av mera strukturell och långsiktig karaktär. Samtliga åtgärder, förutom de som vidtas för själva järnvägsanläggningen och tillhörande anslutningar, åligger kommunen och kan därmed inte bedömas vidare i den här utredningen.

# 1 INLEDNING

## 1.1 Bakgrund och syfte

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. För att öka kapaciteten och förkorta restiderna pågår en utbyggnad till dubbelspår och anpassning till snabbtågstrafik. Större delen av sträckan är redan färdigställd. En av de återstående sträckorna för utbyggnad är delen Ängelholm – Helsingborg. Delsträckan är enkelspårig och en av de större flaskhalsarna på Västkustbanan.

För utbyggnaden av delsträckan studeras två olika alternativ (UA1 och UA3) i en järnvägsutredning. Syftet med järnvägsutredningen är att klara ut vilket alternativ som bör genomföras d.v.s. ge underlag för beslut om vilket alternativ som bäst kan uppnå avsett ändamål med minsta intrång och olägenheter och utan oskälig kostnad. Till järnvägsutredningen kopplas flera delutredningar bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som har godkänts av Länsstyrelsen. MKB:n behandlar konsekvenserna för miljö och människans hälsa.

Denna sociala konsekvensbeskrivning, som tillhör järnvägsutredningen, syftar till att beskriva hur den sociala kvaliteten för olika grupper i samhället skiljer sig mellan de olika alternativen.

## 1.2 Nuläge

### Spår och stationer

I nuvarande spårssystem är Västkustbanan på sträckan Ängelholm – Maria enkelspårig med mötesstationer i Vegeholm, Kattarp, Ödåkra och Maria. Stationer för resandeutbyte med pågatåg finns i Kattarp, Ödåkra och Maria. Stationerna i Ödåkra och Maria har dubbla sidoplattformar medan stationen i Kattarp har en enkel sidoplattform öster om spåret.

### Korsande vägar och broar

På sträckan Ängelholm – Kattarp finns fem korsningar mellan väg och järnväg, samtliga planskilda. Dessutom finns en järnvägsbro över Vege å och en underfart för gång- och cykelförbindelse.

På delen Kattarp – Maria finns sex plankorsningar mellan väg och järnväg samt en järnvägsbro över väg 111. Vid samtliga sex plankorsningar finns bomanläggningar som skydd för vägtrafiken. I Ödåkra och Maria finns två respektive en järnvägsbro över gång- och cykelväg.

### Bullerskydd

Bullerskydd i form av vallar och plank finns i varierande utsträckning inom samhällena. På avsnittet i Ängelholm finns bullerskydd främst bestående av jordvallar som på flera avsnitt har en höjd på 4 m över spåret. Vid Rögle finns endast en mindre vall utmed spåret i södra delen av tätorten. I Kattarp finns omfattande bullerskydd på båda sidor om järnvägen i form av jordvallar, skärmar och murar. I Ödåkra finns det begränsat med bullerskydd nära järnvägen, vid stationen finns på östra sidan en garagelänga med

anslutande bullerskyddsskärm som fungerar som bullerskydd för bakomliggande bostäder.

### 1.3 Nollalternativ

I järnvägsutredningen ska, enligt lagen om byggande av järnväg, olika utbyggnadsalternativ jämföras såväl sinsemellan som med ett alternativ som innebär att ingen utbyggnad sker. Detta jämförelsealternativ är detsamma som det som i MKB:n benämns nollalternativ och innebär således att Väst kustbanan bibehåller nuvarande utformning och standard. Däremot förutsätts för bedömning av miljöstörningarna i nollalternativet att tågtrafiken ökar till angivna mängder år 2025.

### 1.4 Utredningsalternativen

Studien omfattar två utredningsalternativ, UA1 och UA3, se Figur 1:1. UA1 innebär en utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning. Alternativet har fyra underalternativ (a-d) som är utformade utifrån vilken teknisk standard man vill ha på banan. Utredningsalternativet UA3 innebär att en ny järnväg och en ny station byggs väster om Odåkra.



Figur 1:1: Utredningsalternativen UA1 och UA3.

(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ur GSD-Terrängkartan, Dnr: M2001/1502)



**UA1a** får en största tillåtna hastighet 250 km/h för snabbtåg. För att klara det rätas kurvor norr om Utvälinge, vid Rögle, genom Kattarp, i Ödåkra och norr om Maria station. Samtliga plankorsningar med vägtrafik tas bort och ersätts med planskilda förbindelser. Över Vege å ersätts den befintliga bron med en ny bro.

I Ödåkra ersätts Björkavägens plankorsning med en planskild korsning i Fleningevägens förlängning. Södra Rälsgatan omvandlas till gång- och cykelväg och en planskild gång- och cykelkorsning anläggs vid Häggatan. Befintliga planskilda gång- och cykelförbindelser vid stationen och längre norrut behålls och byggs om.

**UA1b** innebär en avvägning mellan hastighetsstandard, kostnader och övriga konsekvenser. Söder om Kattarp är UA1b lika UA1a. Genom Kattarp minskas kurvrätningen jämfört med UA1a. Kurvrätningarna i UA1a vid Rögle och norr om Utvälinge utgår. Liksom i UA1a tas samtliga plankorsningar med vägtrafik bort och ersätts med planskilda förbindelser. Över Vege å behålls nuvarande bro för befintligt spår medan det nya spåret förläggs på en ny bro väster om nuvarande bro.

**UA1c.** Det nya spåret förläggs i samma sträckning som befintlig spår. Inga kurvor rätas. Alternativet medger 200 km/h för snabbtåg på sträckan Ängelholm – Kattarp. Genom Kattarp blir största tillåtna hastighet ca 160 km/h. Söder om Kattarp, genom Ödåkra och fram till kurvan norr om station Maria medges 250 km/h medan hastigheten genom kurvan måste begränsas till ca 180 km/h.

Samtliga vägkorsningar med järnvägen, utom Planavägens korsning med järnvägen i Kattarp, utformas som planskilda korsningar i princip enligt alternativet UA1b. Planavägens korsning bibehålls som en bomreglerad plankorsning.

Över Vege å behålls nuvarande bro för befintligt spår medan det nya spåret förläggs på en ny bro väster om nuvarande bro.

**UA1d.** Utredningsalternativet överensstämmer, när det är fullt utbyggt, med UA1c. Vad som skiljer mot UA1c är att UA1d byggs ut i etapper som anpassas till givna budgetramar samt att dispens ges för att kunna behålla vissa broar som inte helt uppfyller dagens bronormer.

**UA3** innebär att en ny järnväg och en ny station byggs väster om Ödåkra. Den nya stationen förläggs ca 600 m nordväst om befintlig station. Förbifarten dimensioneras för 250 km/h med snabbtåg. Den befintliga järnvägen genom samhället rivs upp. Norr, respektive söder om Ödåkra ansluter förbifarten till tidigare beskrivna alternativ UA1a, b eller c.

Utredningsalternativet förutsätter en bebyggelseutveckling av Ödåkra västerut för att öka resandeunderlaget för den nya stationen. Stationen och bebyggelsen samplaneras för att på bästa sätt ta till vara järnvägens möjligheter.

## 1.5 Sociala konsekvenser

En planerad infrastrukturåtgärd kan ha olika konsekvenser för olika människor beroende på individuella förutsättningar. Kön, ålder, olika intressen och krav på tillgänglighet avgör i vilken grad vi påverkas.

I regeringens regleringsbrev för 2003 har Banverket fått i uppdrag att utveckla ett förslag till social konsekvensbeskrivning som beskriver effekter av planerade åtgärder för barn, äldre och funktionshindrade samt även ur ett jämställdhetsperspektiv. Konsekvensbeskrivningen ska avse åtgärder som syftar till att uppnå ett tillgängligt, säkert och jämställt järnvägstransportsystem. Social kvalitet definierades utifrån detta uppdrag som möjligheten att på ett säkert och tryggt sätt kunna förflytta sig till dagis, skola och arbete, fritidsaktiviteter m.m.

I föreliggande rapport studeras inte bara den sociala kvaliteten utifrån förflyttningsmöjligheterna utan även utifrån förändringar i den fysiska miljön – boendemiljö, mötesplatser osv. De sociala konsekvenserna kommer således att omfatta begrepp som

- *Trygghet.* Upplevelsen av om miljöer är säkra eller utgör ett hot. Hur en och samma miljö upplevs kan variera mellan olika individer.
- *Tillgänglighet.* Möjlighet för alla grupper i samhället att ta sig till olika platser och miljöer.
- *Jämställdhet.* Lika livsvillkor för olika grupper i samhället.
- *Social kontakt.* Möten mellan olika människor och grupper.

## 1.6 Avgränsningar

Syftet med järnvägsutredningen är att belysa skillnaderna mellan alternativen. Således ska den sociala konsekvensbeskrivningen fokusera på de konsekvenser som är alternativskiljande. Även de konsekvenser som är betydande och därmed kan innebära kostnader för att vidta åtgärder ska behandlas. Skillnaderna mellan underalternativen UA1a-d är generellt små förutom i Kattarp där kurvratningen i UA1a ger stort intrång väster om nuvarande spår medan UA1c inte ger utrymme för att göra Planavägens korsning planskild. Samhället Kattarp är dock huvudsakligen lokaliserat öster om järnvägen varför järnvägens effekter för rörelsemönster och sociala kontakter är begränsade.

Stora skillnader av betydelse för den sociala kvaliteten bedöms däremot föreligga i Ödåkra, på grund av om stationen flyttas ut från samhället eller ej.

Av denna anledning behandlas Ödåkra och de två alternativa dragningarna av järnvägen, UA1 och UA3, djupare än resterande järnvägssträcka.

- För Ödåkra görs först en kartläggning av målpunkter, befolkning, arbetsplatser, bostäder etc. Därefter beskrivs effekter och konsekvenser för de båda alternativen.
- För resterande järnvägssträcka beskrivs de sociala konsekvenserna mera generellt utifrån de åtgärder som blir aktuella vid dubbelspårsutbyggnaden och som kan vara av betydelse för den sociala kvaliteten, t.ex. utformning av station, bullerskydd och planskilda korsningar.

## 2 METODIK

Rapporten bygger i vissa delar på den arbetsprocess som beskrivs i BV rapport 2003-12-17 "Social konsekvensbeskrivning – ett förslag till metod som beskriver sociala konsekvenser vid byggande av ny transportinfrastruktur" kommer till viss del att användas. Metoden har förenklats något utifrån projektets omfattning och komplexitet samt tillgång på underlagsdata och det faktum att Ödåkra är ett mindre samhälle med få målpunkter och små flöden. I princip har arbetet omfattat följande process:

1. Kunskapsinsamling/nulägesbeskrivning. Kartläggning av Orts- och samhällsstrukturen för Ödåkra. Viktiga målpunkter. Relationer mellan målpunkter och grupperna barn/unga, kvinnor, män, äldre och funktionshindrade. Flöden mellan målpunkter.
2. Effekt- och konsekvensbeskrivning utifrån respektive alternativs påverkan på fysisk miljö och förflyttningmöjligheter.
3. Sammanvägning av alternativens konsekvenser för samtliga grupper.

## 3 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 3.1 Ödåkra samhälle

#### 3.1.1 Befolkning och bostadsområden

##### Idag

Ödåkra ligger ca 5 km nordost om Helsingborgs centrum. Samhället har förändrats från att på 1700-talet endast omfatta fyra gårdar till ett stationssamhälle, när järnvägen tillkom i slutet på 1800-talet, och vidare mot ett villasamhälle när bebyggelsen utökades från 1960-talet och framåt. Samhället klassas idag som en villaförort till Helsingborg. Förutom järnvägen har etableringen av "Spritfabriken", i anslutning till järnvägen, varit av stor betydelse för Ödåkras expansion. Av stor betydelse för utvecklingen är även Väla Centrum som etablerades på 1970-talet.

Fram till 1960-talet var bostadsbebyggelsen i Ödåkra koncentrerad till båda sidor om järnvägen, runt järnvägsstationen och "Spritfabriken". Därefter har utbyggnad med företrädesvis villabebyggelse skett etappvis under 60-, 70- och 80-talen. Björkaområdet som delvis är avskuret från övriga delar av Ödåkra växte fram under 80- och 90-talen med en blandning av radhus och flerfamiljshus. Större delen av bostadsbebyggelsen i Ödåkra ligger på den östra sidan om järnvägen. Ca 10 % av befolkningen beräknas bo på den västra sidan om järnvägen.

Antalet invånare uppgick år 2005 till ca 5 500 (enligt Statistiska centralbyrån) med följande åldersfördelning:

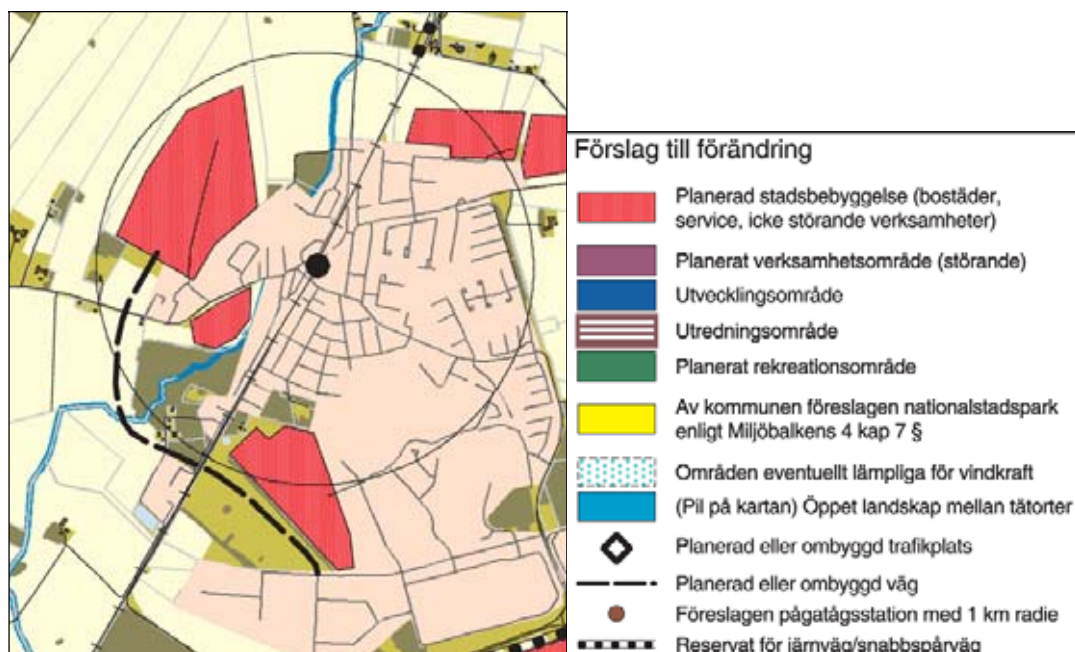
<u>Ålder</u>	<u>Andel %</u>
0-15	24,2
16-24	10,5
25-64	53,2
65-	12,1

Andelen barn och unga är således ca 1/3, vilket är högre än riksgenomsnittet medan andelen pensionärer är lägre än riksgenomsnittet.

##### I framtiden

Översiktsplan 2002 anger utbyggnadsområden bl.a. i de nordvästra delarna för ca 400 bostäder och mellan Allerumsvägen och Duvestubbe (Spritängen) för ett 90-tal bostäder, se Figur 3:1. Även i Björka finns ett utbyggnadsområde som dock föreslås byggas ut först när de båda andra har byggts ut. En ny väglänk föreslås väster om Ödåkra för att avlasta vägtrafiken vid Väla.

I en prognos för år 2020 grundad på data från Helsingborgs stad uppgår invånarantalet till ca 8 100.



Figur 3:1: Utdrag ur markanvändningskarta tillhörande ÖP 2002 för Helsingborg.

### 3.1.2 Kommunikationer och resande

#### Idag och i framtiden

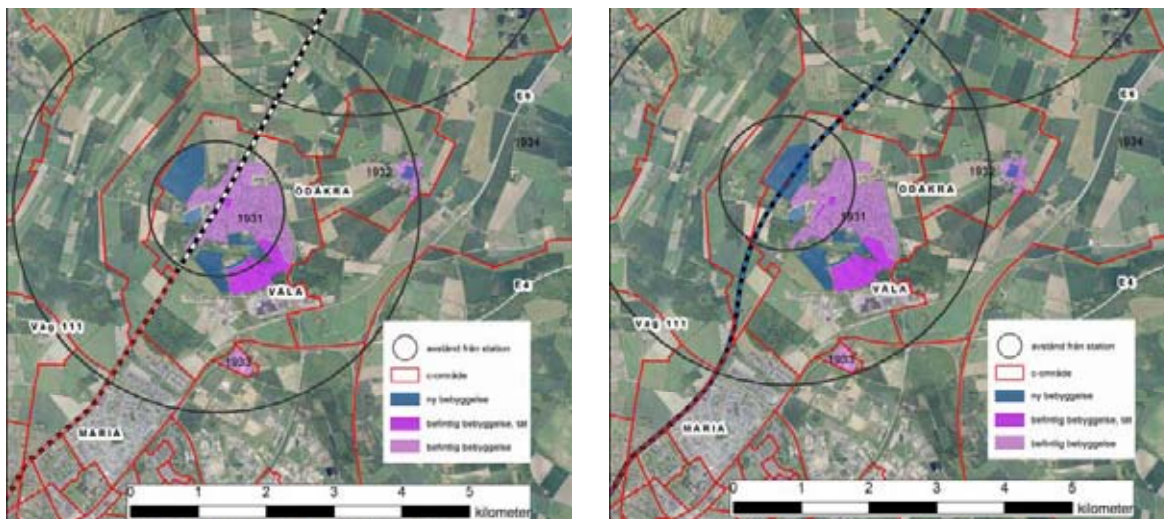
Pågatågsstationen fyller en viktig funktion i Ödåkra. Antalet på- och avstigande i Ödåkra under en vardag år 2004 uppgick till knappt 600. Resandet har ökat under flera år och förväntas stiga ytterligare. Antalet på- och avstigande år 2020 har beräknats i Trafikprognos och trafikeringsanalys tillhörande projektets Funktions- och teknikutredning. Antalet resande beräknas till 1 100 i UA1 och 1 050 i UA3. Fördelningen mellan olika resändamål är inte undersökt för Ödåkra station men kan antas enligt den statistik som Skånetrafiken tog fram i samband med resvaneundersökningen år 1997. Fördelningen blir då enligt Tabell 3:1.

Tabell 3:1: Resändamål för resande vid Ödåkra station beräknade utifrån generell statistik för pågatåg i Skåne (källa Skånetrafiken, resvaneundersökning 1997).

Resändamål	Andel resande (%)	Antal resande (av- och påstigande per vardagsmedeldygn)	
		År 2004	År 2020 UA1/UA3
Arbete	43	250	470/450
Skola	37	220	410/390
Fritid	12	70	130/130
Övrigt	8	50	90/80
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>590</b>	<b>1 100/1 050</b>

Bussförbindelser finns i dag i form av linjen Ödåkra - Väla centrum - Helsingborg samt linjen Väla centrum - Ödåkra - Hasslarp.

Figur 3:2 visar avstånden 1 och 3 km från stationen i UA1 och UA3. Figuren ger en bild av hur befintlig och planerad bostadsbebyggelse förhåller sig till stationen i de båda alternativen.



Figur 3:2: Avstånden 1 och 3 km från stationen i UA1 respektive UA3  
(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ortofoto, Dnr: M2001/1502)

### 3.1.3 Arbetsplatser och pendling

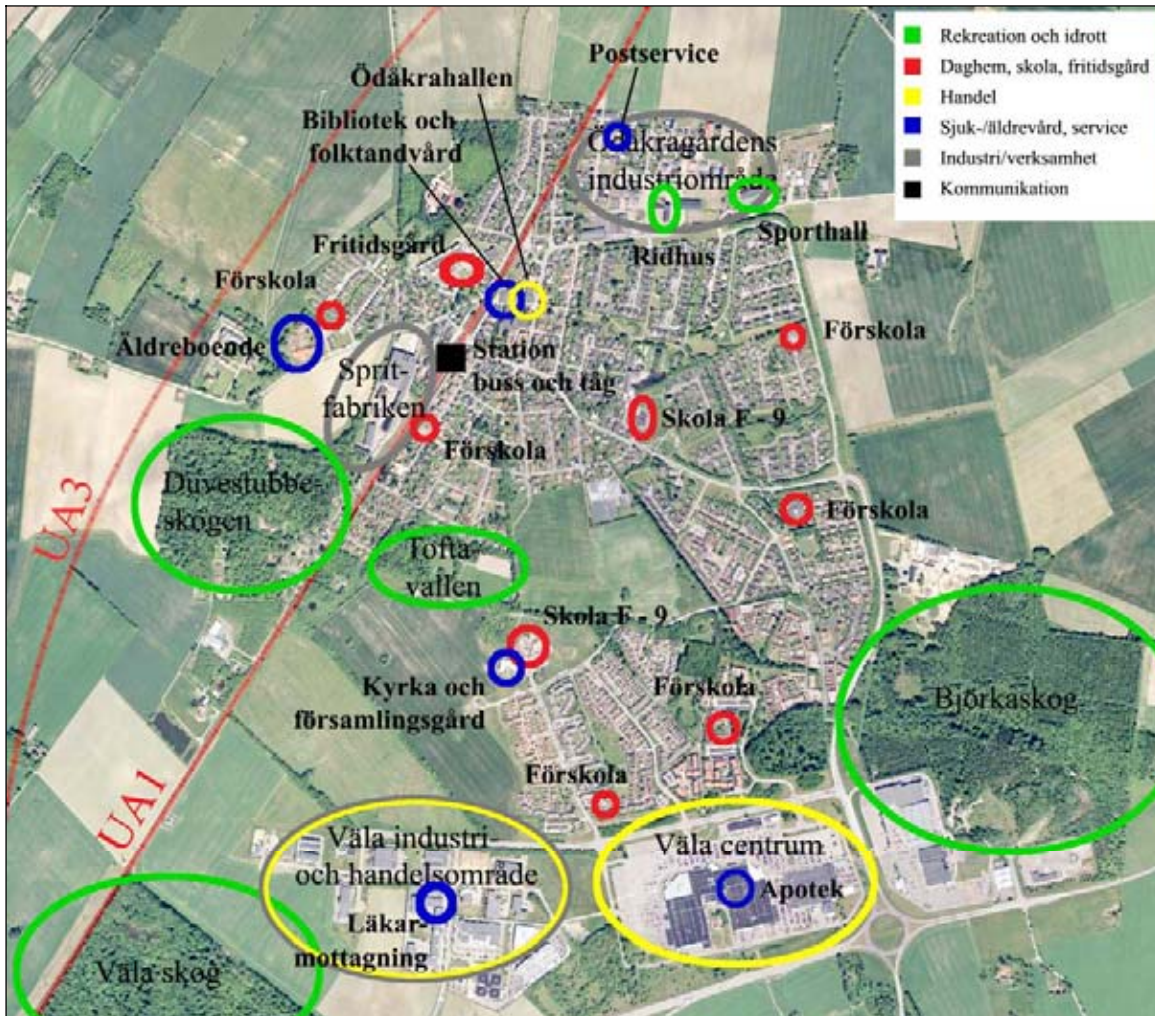
Den största arbetsplatsen i Ödåkra är i dag Väla köpcentrum. Ett stort antal mindre arbetsplatser finns bl.a. vid Ödåkragårdens industriområde och "Spritfabriken". Av de boende i Ödåkra är ca 2 500 personer förvärvsarbetande varav ca 500 arbetar i Ödåkra, ca 1 500 i andra delar av kommunen (framför allt Helsingborg) och ca 500 utanför kommungränsen. Utpendlingen uppgår således till ca 2 000 personer per dag. Inpendlingen till Ödåkra, från övriga delar av kommunen, uppgår till ca 1 400 personer. Totala antalet pendlare till/från Ödåkra uppgår därmed till ca 3 400 per dag. Av dessa beräknas ca 130 personer nyttja tåget (se Tabell 3:1) vilket motsvarar knappt 4 % av den totala pendlingen. I framtiden kan antas att Väla köpcentrum kommer att utvecklas ytterligare.

### 3.1.4 Målpunkter, relationer och flöden

#### Viktiga målpunkter

Viktiga målpunkter i dag i Ödåkra är Pågatågsstationen som har anslutningar för både tåg och bussar samt Väla centrum som förutom att vara Ödåkras största arbetsplats även utgör en stor målpunkt för handel och möten mellan människor. Andra viktiga målpunkter, framför allt för den yngre befolkningen, är ortens skolor och daghem samt fritidsgården, sporthallen och ridhuset. Servicen i Ödåkra är utspridd på flera platser; läkare och apotek i Väla, bibliotek och folkvandvård vid Ödåkra centrum, postservice i Ödåkragårdens industriområde. Dagens mest betydelsefulla målpunkterna är illustrerade i Figur 3:3. Någon större principiell förändring förutses inte ske med UA1. I UA3 kommer däremot

stationen att flyttas och nya verksamheter att etableras inom nuvarande spårområde, vilket väsentligt påverkar samhällsstrukturen.



Figur 3:3: Viktiga målpunkter i dag i Ödåkra.  
 (Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ortofot, Dnr: M2001/1502)

### Relationer

Olika grupper i samhället har olika relationer till målpunkterna. I tabell nedan återges de tidigare identifierade målpunkterna samt olika grupper i samhället i ett relationsschema. Där det bedömts finnas en relation mellan målpunkt och grupp har detta markerats i tabellen. En starkare relation har markerats med mörkgrått och en svagare med ljusgrått. Relationerna säger inget om hur stora flödena är.

Tabell 3:2: Relationsschema. Relationer mellan målpunkt och grupp markeras med grått fält. Mörkgrått = stark relation och ljusgrått = svagare relation.

Målpunkter	Grupper				
	Barn/unga 0-17 år	Kvinnor 18-64 år	Män 18-64 år	Äldre 65- år	Personer med nedsatt funktionsförmåga
<b>Kommunikation</b>					
Pågatågsstation, busstation					
Kommentar: Enligt Skånetrafikens statistik är de största resändamålen för pågatågen arbete och skola. Fördelningen mellan män och kvinnor är ungefärligen lika för regionalståg (källa Skånetrafikens Trafikförsörjningsplan 2007).					
<b>Arbetsplatser</b>					
Ödåkragårdens industriområde					
”Spritfabriken”					
Väla Centrum, Väla industri- och handelsområde					
Kommentar: Statistik över fördelningen mellan män och kvinnor för respektive arbetsplatser finns inte. Majoritet av män respektive kvinnor antas utifrån typ av arbetsplatser.					
<b>Skolor och fritidsgårdar</b>					
Enligt Figur 3:3					
<b>Förskolor/Daghem</b>					
Enligt Figur 3:3					
<b>Sport- och idrottsanläggningar</b>					
Ödåkra sporthall					
Ridhus					
Toftavallen IP					
Kommentar: Fördelningen mellan pojkar och flickor antas utifrån att det är vanligare att flickor rider och att pojkar spelar fotboll.					



Målpunkter	Grupper				
	Barn/unga 0-17 år	Kvinnor 18-64 år	Män 18-64 år	Äldre 65- år	Personer med nedsatt funktionsförmåga
<b>Äldreboende/servicehem</b>					
Tuehagens äldreboende					
<b>Handel</b>					
Väla Centrum, Väla industri-/handelsområde, Ödåkrahallen					
<b>Sjukvård och annan service</b>					
Ödåkra läkargrupp					
Folktandvård					
Postservice					
Bibliotek					
<b>Rekreatiomsområden</b>					
Duvestubbeskogen, Björka skog Väla skog					

#### Flöden mellan målpunkter

Mellan de olika målpunkterna sker flöden i olika stor omfattning och av olika grupper i samhället. De flöden som är intressanta i den här utredningen är de som på något sätt påverkas av utbyggnaden, vilka är:

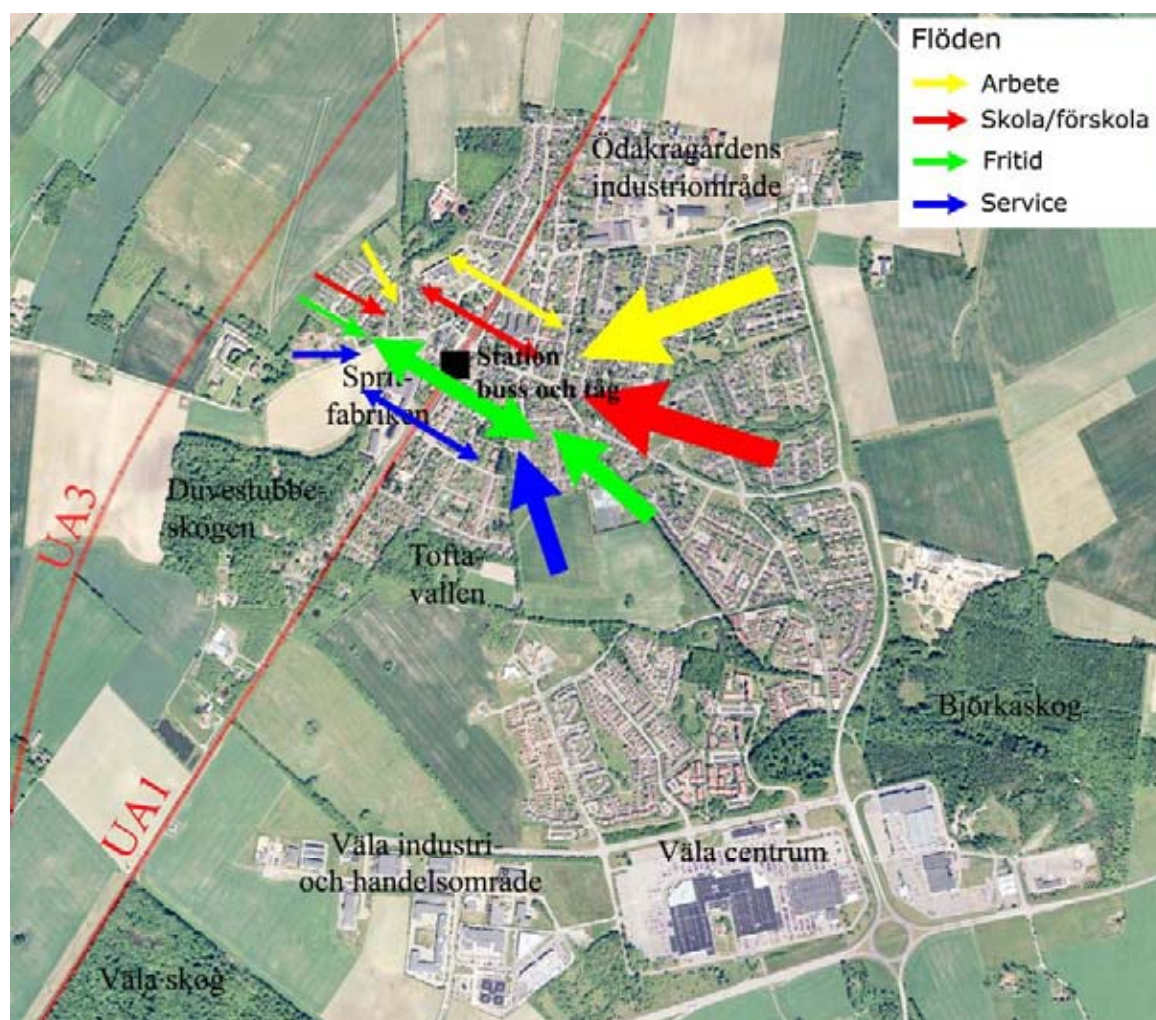
- flöden till och från stationen
- flöden som korsar järnvägen

Flödenas storleksgrad i UA1 uppdelat på ändamålen arbete, skola, service och fritid visas i Figur 3:4. Flödena har fått en grov storleksindelning i "små", "medel" och "stora" utifrån dels de faktauppgifter som finns tillgängliga, dels erfarenhetsmässiga antaganden.

Den västra sidan av järnvägen har få målpunkter samtidigt som antalet boende är lågt. Behovet att korsa järnvägen har därmed bedömts som "litet". För ändamålet "fritid" har flödet bedömts något större eftersom fritidsgården och Duvestubbeskogen finns på den västra sidan.

Flödena till och från stationen har bedömts utifrån Skånetrafikens statistik över resändamål enligt Tabell 3:1. Flödena på den östra sidan är betydligt större än på den västra beroende på boendefördelningen.

Hur flödena kommer att se ut i UA3 är osäkert eftersom det inte är känt hur Ödåkra kommer att växa geografiskt. Utifrån utbyggnadsplanerna i översiktsplanen bedöms dock antalet målpunkter på den västra sidan minska ytterligare jämfört med UA1 samtidigt som större andel boende finns på den östra sidan. Därmed blir behovet att korsa järnvägen ännu mindre.



Figur 3:4: Flöden i UA1 för arbete, skola, fritid och service. Flödena avser de med stationen som målpunkt och de som korsar järnvägen.  
(Kartunderlag: Lantmäteriet 2005. Ortofoto, Dnr: M2001/1502)

## 3.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan

### Ängelholm

Västkustbanan passerar i utkanten av västra delen av tätorten. En radie på 3 km från stationen täcker in större delen av Ängelholms ca 22 000 invånare i centralorten.

### Vegeholm/Utvälinge

Utvälinge tätort ligger vid kusten, söder om Ängelholm. Västkustbanan passerar någon kilometer utanför orten genom Vegeholm där det tidigare har varit en station. Utvälinge och Vegeholm omfattar i nuläget ca 250 boende.

### Rögle

Västkustbanan passerar samhället på den östra sidan och det finns ingen station i dagsläget. I Rögle och Tånga, som ligger något norrut, finns sammanlagt ca 250 invånare.

### Kattarp

Järnvägen går i utkanten av västra delen av samhället. Endast ett fåtal bostadsfastigheter finns på den västra sidan om järnvägen. Inom en radie på 1 km från stationen bor de flesta av ortens 700 invånare. Den västra sidan saknar viktiga målpunkter förutom några verksamheter längs Planavägen och Magasinsvägen. Ca 2 km öster om Kattarp ligger Hasslarp med ca 475 invånare.

### Ödåkra

Se kapitel 3.1.

### Maria

Maria station ligger i anslutning till Mariastaden och Berga industriområde. Befolkningsmängden i Mariastaden uppgår till ca 2 300. Planering av ny bebyggelse pågår.

## 4 EFFEKTER, KONSEKVENSER OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

### 4.1 Ödåkra samhälle

#### 4.1.1 Nollalternativet

##### Effekter

Nollalternativet innebär att banans utformning och standard bibehålls samtidigt som trafiken ökar. Några bullerskyddsåtgärder vidtas inte. Detta medför att:

- bullerstörningar för boende inne i Ödåkra ökar något
- barriäreffekten ökar något med den ökade trafikeringen

##### Konsekvenser

Förhöjda ljudnivåer kan medföra såväl medicinska och psykologiska som sociala effekter. Tågpassager kan, framför allt vid utomhusvistelse, ge upphov till samtalsstörningar vilket påverkar det *sociala umgänget* negativt. De särskilt utsatta grupperna är personer med hörselnedsättning samt även i viss mån barn och äldre. För det dagis som ligger nära järnvägen bedöms de ökade passagerarna kunna bli besvärande i samband med utomhusvistelse.

Den ökade barriäreffekten, som längre och frekventare bomfällningar ger, *minskar tillgängligheten* till målpunkter på andra sidan järnvägen. Även *tryggheten försämras* då trafiken ökar och järnvägen måste passeras via plankorsningar. Försämringar i tillgänglighet och trygghet drabbar framför allt unga som ska ta sig till och från fritidsgården och äldre som ska ta sig till och från äldreboendet.

##### Slutsatser

Jämfört med idag innebär nollalternativet en försämrad kvalitet av det sociala umgänget i närheten av järnvägen samt minskad tillgänglighet och försämrad trygghet för barn, unga och äldre som korsar järnvägen.

#### 4.1.2 UA1

##### Effekter

UA1 innebär att järnvägen ligger kvar i befintlig sträckning genom Ödåkra vilket medför att:

- ljudmiljön för flertalet boende längs järnvägen förbättras i och med vidtagna bullerskyddsåtgärder
- barriären förstärks och den fysiska miljön längs järnvägen förändras i och med det breddade spårområdet och tillkomsten av nya bullerskydd
- möjligheten att korsa järnvägen förbättras något genom att samtliga korsningar blir planskilda och att en ny planskild gång- och cykelväg tillkommer
- resenärernas möjlighet att ta sig till och från stationen inte förändras

### Konsekvenser

Höga bullerskärmar tillsammans med det breddade spårområdet minskar den visuella kontakten mellan både människor och bostadsområden. Åtgärderna riskerar därmed att *försvåra de sociala kontakterna* och *öka segregationen*. Höga skärmar, framför allt på stationen, bidrar även till *minskad trygghetskänsla*. För vissa fastigheter blir det nödvändigt med bullerskydd vid uteplatser vilket medför minskad insyn till grannar och därmed ytterligare försvårar sociala kontakter och minskar trygghetskänslan. Otryggheten på stationen blir störst under tider när det är få resande och bedöms främst drabba barn, kvinnor, äldre och funktionshindrade.

Bullerskyddsåtgärderna bedöms indirekt kunna medföra positiva konsekvenser genom att den förbättrade ljudmiljön ökar utomhusvistelsen och därmed ökar kontakten grannar emellan.

De nya planskildheterna ökar framkomligheten något och *tillgängligheten* till målpunkter på andra sidan järnvägen *förbättras* därmed. Gång- och cykelunderfarterna blir längre än dagens och riskerar därmed bli otrygga om inte utformningen ägnas särskild omtanke. Viktigt är också att förbindelserna utformas med hänsyn till personer med nedsatt rörlighet. Under förutsättning att passagerna görs trygga och inbjudande kommer de underlätta för unga som ska ta sig till och från fritidsgården och för äldre som tar sig till och från Tuvehagens äldreboende. Även funktionshindrade gynnas av tryggare passager.

När stationen behålls i sitt centrala läge bibehålls även tillgängligheten till stationen för dagens resenärer. Stationens centrala läge gynnar även Ödåkras centrum som kan fortleva och förstärkas som en *naturlig mötesplats för sociala kontakter* människor emellan. Det bedöms framför allt vara de äldre, som bor nära, och barn, som går eller cyklar, som nyttjar centrum för sociala kontakter.

### Förslag till åtgärder

Trygghetskänslan vid stationen kan ökas om bullerskärmar utformas med *genomsiktliga partier* för att resenärer ska kunna se omgivningen och, omvänt, bli sedda av omgivningen. Skärmar bör innehålla särskilt låga *genomsiktliga partier* som är anpassade till barn och ungas längd.

Även bullerskärmar längs spåren och intill fastigheter kan utformas med *genomsiktliga partier* för att öka den sociala kontakten mellan människor och bostadsområden. Frågan om utformning av bullerskärmar är mycket komplex där aspekter som funktion, estetik, människors behov och ekonomi vägs samman. Exempelvis kan glas upplevas hårdare än exempelvis trä eller vegetationsklädda skärmar och en del människor upplever bullernivåerna större om de kan se tågen än om de döljs bakom en tät bullerskärm.

Tryggheten i gång- och cykelunderfarter ökas genom att göra dem så ljusa som möjligt och att undvika höga buskage i slänterna ner mot tunneln. Underfarterna bör nattetid vara upplysta.

### Slutsatser

Konsekvenserna av UA1 bedöms till stor del positiva. Visserligen förstärker de höga bullerskydden längs med spåret den barriär som finns idag och riskerar därmed försvåra sociala kontakter mellan människor, öka segregationen mellan bostadsområden och minska trygghetskänslan. Konsekvenserna kan dock begränsas genom att utformningen av bullerskydd och stationsmiljö ges stor omsorg och sker i nära samråd med de boende.

De nya planskildheterna förbättrar tillgängligheten till målpunkter på andra sidan järnvägen och utformningen av gång- och cykelunderfarter bedöms kunna genomföras på ett sådant sätt att tryggheten och tillgängligheten för barn, unga och äldre upprätthålls.

Positivt för UA1 är också att tillgängligheten till stationen bibehålls och att Ödåkra centrum kan fortleva och förstärkas som en mötesplats för sociala kontakter.

## **4.1.3 UA3**

### Effekter

UA3 innebär att järnväg och station förläggs väster om samhället och att befintlig järnväg rivs upp, vilket medför att:

- samhällsstrukturen i Ödåkra förändras genom att centrum förlorar en viktig funktion samtidigt som stationen får en perifer placering
- avståndet till stationen ökar för de flesta i Ödåkra
- barriäreffekten minskar inne i samhället
- störningarna för boende längs med nuvarande järnväg upphör

### Konsekvenser

De sociala konsekvenserna av en förändrad samhällsstruktur i Ödåkra är svåra att bedöma eftersom det inte är känt hur järnvägsområdet inne i Ödåkra kommer att nyttjas eller hur bebyggelsen runt den nya stationen kommer att växa fram. Till en början kommer förmodligen den nya stationen ligga relativt ödsligt utan omgivande bebyggelse och med få människor i rörelse. Även gång- och cykelvägen från centrala Ödåkra till stationen kommer att vara mera ödlig än i de centrala delarna av Ödåkra. Ödsligheten riskerar medföra en *minskad trygghetskänsla* framför allt under dygnets mörka timmar och för grupperna barn/unga, kvinnor, äldre och rörelsehindrade eller på annat sätt funktionshindrade. Det här är konsekvenser som i sin tur medför ett minskat kollektivt resande för de utsatta grupperna eller att barn som tidigare kunnat ta sig själva till stationen nu kan behöva sällskap av en vuxen.

Det ökade avståndet till stationen medför *minskad tillgänglighet* framför allt för de som idag går eller cyklar till stationen. Längre avstånd medför problem för barn/unga, äldre och funktionshindrade att på egen hand ta sig till stationen. Grupperna blir beroende av andra personer eller färdmedel för att kunna förflytta sig till fritidsaktiviteter, skola, arbete eller service. Möjligheten till *sociala kontakter* kan således bli lidande för dessa människor.

Med det nya stationsläget förloras en av de funktioner som bidrar till att skapa folkliv och rörelse kring Ödåkra centrum. Förlusten kan på sikt leda till ett försvagat *centrum* som *tappar sin attraktion som mötesplats för sociala kontakter*. Det bedöms framför allt vara de äldre, som bor nära, och barn, som går eller cyklar, som nyttjar centrum för sociala kontakter.

När järnvägen inne i Ödåkra rivs upp upphör bullerstörningarna för närboende och barriären genom samhället försvinner. Detta ökar förutsättningarna för en bättre integration mellan bostadsområdena och ökar förutsättningarna för boende vid järnvägen att umgås med grannen ”på andra sidan”. Det underlättar även möjligheten att ta sig till målpunkter på andra sidan, såsom rekreativområdet Duvestubbeskogen, fritidsgården vid Norrlyckeskolan och äldreboendet Tuvehagen.

#### Förslag till åtgärder

Trygghetskänslan stärks framför allt genom att ny bebyggelse etableras i anslutning till den nya stationen och att gång- och cykelvägar till stationen är upplysta och säkra. Åtgärderna vidtas inom ramen för den kommunala planeringen.

Åtgärder behövs vid Ödåkra centrum för att platsen inte ska förlora sin funktion som social mötesplats. Åtgärderna vidtas inom ramen för den kommunala planeringen.

Utformningen av stationen och gång- och cykeltunneln under stationen har också stor betydelse för tryggheten. Tryggheten i gång- och cykeltunneln ökas genom att göra den så ljus som möjligt och att undvika höga buskage i slänterna ner mot tunneln.

#### Slutsatser

Den förändrade samhällsstrukturen i Ödåkra kan få betydande negativa konsekvenser för människors sociala kvalitet. Den minskade tryggheten och tillgängligheten vid den nya stationen drabbar framför allt barn/unga, kvinnor, äldre och funktionshindrade. Ett försvagat Ödåkra centrum minskar framför allt de sociala kontaktytorna för barn och äldre. Konsekvenserna kan mildras genom att kommunen planerar framtida bebyggelse och olika åtgärder både vid den nya stationen och inne i Ödåkra centrum.

Positivt för UA3 är att bullerstörningar och barriär i Ödåkra försvinner varvid sociala kontakter och tillgänglighet till målpunkter på andra sidan förbättras.

## **4.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan**

### **4.2.1 Nollalternativet**

#### Effekter

Nollalternativet innebär att banans utformning och standard bibehålls samtidigt som trafiken ökar. Några bullerskyddsåtgärder vidtas inte. Detta medför att:

- bullerstörningar för boende längs med banan ökar något
- barriäreffekten ökar något med den ökade trafikeringen

### Konsekvenser

Förhöjda ljudnivåer kan medföra såväl medicinska och psykologiska som sociala effekter. Tågpassager kan, framför allt vid utomhusvistelse, ge upphov till samtalsstörningar vilket påverkar det *sociala umgänget* negativt. De särskilt utsatta grupperna är personer med hörselnedsättning samt även barn och äldre. Konsekvenserna blir mest påtagliga där järnvägen ligger nära bostäder vilket framför allt är i Ödåkra, Kattarp, Rögle och Ängelholm.

Den ökade barriäreffekten *minskar tillgängligheten* till målpunkter på andra sidan järnvägen. Även *tryggheten försämras* då trafiken ökar och järnvägen måste passeras via plankorsningar. Försämringar i tillgänglighet och trygghet drabbar framför allt barn, kvinnor, äldre och rörelsehindrade eller på annat sätt funktionshindrade. Konsekvenserna uppstår framför allt i de ”delade” samhällena såsom Ödåkra och Kattarp men även i Ängelholm där området väster om järnvägen utgörs av rekreativ område.

### Slutsatser

Jämfört med idag innebär nollalternativet en försämrad kvalitet av det sociala umgänget i närheten av järnvägen samt minskad tillgänglighet och försämrad trygghet för barn, unga och äldre som korsar järnvägen.

## **4.2.2 UA1a-d**

### Effekter

För samtliga underalternativ gäller att:

- bullerskärmar tillkommer i Ängelholm, Vegeholm, Rögle, Kattarp och Ödåkra (se kap 4.1 om Ödåkra)
- nya planskildheter skapas
- befintliga gång- och cykelunderfarter anpassas för den nya järnvägsanläggningen

I Kattarp innebär de olika alternativen störst skillnader:

- i a-alternativet flyttas stationen ut något vilket ökar avståndet mellan stationen och centrala Kattarp samt Hasslarp
- i c- och d-alternativen behålls korsningen med Planavägen som en bomreglerad plankorsning
- för UA1b och c föreslås en ny separat gång- och cykeltunnel under spåren i Kattarp

Vid Rögle:

- sker en kurvrätning i a- och b-alternativen som innebär att avståndet till bebyggelsen ökar



### Konsekvenser

Höga bullerskärmar tillsammans med det breddade spårområdet minskar den visuella kontakten mellan både människor och bostadsområden. Åtgärderna riskerar därmed att *försvåra de sociala kontakterna* och *öka segregationen*. Höga skärmar, framför allt på stationen, bidrar även till *minskad trygghetskänsla*. För vissa fastigheter blir det nödvändigt med bullerskydd vid uteplatser vilket medför minskad insyn till grannar och därmed ytterligare försvårar sociala kontakter och minskar trygghetskänslan. Otryggheten på stationen blir störst under tider när det är få resande och bedöms främst drabba barn, kvinnor, äldre och funktionshindrade. För de mindre bebyggelsegrupperna och samhällena längs med järnvägssträckan bedöms konsekvenserna inte bli lika stora som i Ödåkra eftersom bebyggelsen inte är lika tät och inte finns på båda sidor om järnvägen.

Bullerskyddsåtgärderna bedöms indirekt kunna medföra positiva konsekvenser genom att den förbättrade ljudmiljön ökar utomhusvistelsen och därmed ökar kontakten grannar emellan.

De nya planskildheterna ökar framkomligheten något och *tillgängligheten* till målpunkter på andra sidan järnvägen *förbättras* därmed. Befintliga gång- och cykelunderfarter blir längre än dagens och riskerar därmed bli *otrygga* om inte utformningen ägnas särskild omtanke. Under förutsättning att passagera görs trygga och inbjudande kommer de underlätta för barn/unga, äldre och funktionshindrade som ska ta sig till och från målpunkter på andra sidan järnvägen. Detta gäller även den nya gång- och cykelunderfarten i UA1b och c.

Utflyttningen av stationen i Kattarp i UA1a medför *risk för minskad tillgänglighet* för de som idag går eller cyklar till stationen. Längre avstånd medför problem för barn, äldre och funktionshindrade att på egen hand ta sig till stationen. Grupperna blir beroende av andra personer eller färdmedel för att kunna förflytta sig till fritidsaktiviteter, skola, arbete eller service. Möjligheten till *sociala kontakter* kan således bli lidande för dessa människor.

Det något mera perifera läget av stationen tillsammans med höga bullerskärmar kan även medföra att resenärer känner en *minskad trygghetskänsla* på stationen. Otryggheten på stationen blir störst under tider när det är få resande och bedöms främst drabba barn, kvinnor, äldre och funktionshindrade.

Den bomreglerade plankorsningen med Planavägen i UA1c och d medför tillsammans med det breddade spårområdet en ökad barriäreffekt som *minskar tillgängligheten* till målpunkter på andra sidan järnvägen. Antalet målpunkter på den västra sidan om järnvägen är dock få. Även *tryggheten försämras* då trafiken ökar och järnvägen måste passeras via en plankorsning. Försämringar i tillgänglighet och trygghet drabbar framför allt barn, kvinnor, äldre och rörelsehindrade eller på annat sätt funktionshindrade.

### Förslag till åtgärder

Trygghetskänslan vid stationen kan ökas om bullerskärmar utformas med genomsiktliga partier för att resenärer ska kunna se omgivningen och, omvänt, bli sedda av omgivningen. Skärmar bör innehålla särskilt låga genomsiktliga partier som är anpassade till barn och ungas längd. Tryggheten ökar också när området runt stationen bebyggs vilket ligger inom ramen för kommunens planering.

Även bullerskärmar längs spåren och intill fastigheter kan utformas med genomsiktliga partier för att öka den sociala kontakten mellan människor och bostadsområden. Frågan

om utformning av bullerskärmar är mycket komplex där aspekter som funktion, estetik, människors behov och ekonomi vägs samman. Exempelvis kan glas upplevas hårdare än exempelvis trä eller vegetationsklädda skärmar och en del människor upplever bullernivåerna större om de kan se tågen än om de döljs bakom en tät bullerskärm.

Tryggheten i gång- och cykelunderfarter ökas genom att göra dem så ljusa som möjligt och att undvika höga buskage i slänterna ner mot tunneln.

#### Slutsatser

Konsekvenserna av UA1, oavsett underalternativ, bedöms till stor del positiva. Visserligen förstärker de höga bullerskydden längs med spåret den barriär som finns idag och riskerar därmed försvåra sociala kontakter mellan människor, öka segregationen mellan bostadsområden och minska trygghetskänslan. Konsekvenserna kan dock begränsas genom att utformningen av bullerskydd och stationsmiljö ges stor omsorg och sker i nära samråd med de boende. De nya planskildheterna förbättrar tillgängligheten till målpunkter på andra sidan järnvägen och utformningen av gång- och cykelunderfarter bedöms kunna genomföras på ett sådant sätt att tryggheten och tillgängligheten för barn, unga och äldre upprätthålls.

I Kattarp medför en utflyttning av stationen i UA1a minskad tillgänglighet till stationen och den bibehållna plankorsningen med Planavägen i UA1c och d minskar tillgängligheten till målpunkter och trygghetskänslan i korsningen.

Generellt bedöms konsekvenserna för boende längs med järnvägen bli mindre än i Ödåkra eftersom bebyggelsemiljöerna är glesare och oftast bara finns på ena sidan av järnvägen. Även antal målpunkter på andra sidan järnvägen är färre och därmed är flödena över järnvägen mindre.

## 5 SAMMANVÄGNING AV KONSEKVENSER

### 5.1 Ödåkra samhälle

Nedan ges en sammanställning av de sociala konsekvenser som respektive alternativ ger för grupperna barn/unga, kvinnor, män, äldre och funktionshindrade. Konsekvenser som saknar tydlig koppling till en särskild grupp hamnar i kategorin "alla grupper". Konsekvenserna markeras med + eller - beroende på om de bedöms positiva eller negativa.

	Nollalternativet	UA1	UA3
<b>Alla grupper</b>	+ Ökade pendlingsförutsättningar.	+ Ökade pendlingsförutsättningar. + Ökad tillgänglighet till andra sidan järnvägen. + Förbättrad ljudmiljö utomhus ökar kontakten grannar emellan. - Höga bullerskärmar riskerar öka segregationen vid bostäder längs spåret.	+ Ökade pendlingsförutsättningar. + Minskad segregation vid bostäder längs spåret. + Ökad tillgänglighet till andra sidan befintlig järnväg.
<b>Barn/unga 0-17 år</b>	- Samtalsstörningar vid tågpassager vid förskola. - Minskad tillgänglighet till fritidsgården. - Försämrad trygghet vid korsning av spåret.	+ Ökad tillgänglighet till fritidsgården. + Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret. + Ödåkra centrum förstärks som mötesplats för sociala kontakter. - Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.	+ Ökad tillgänglighet till fritidsgården. - Försämrad trygghet för resenärer vid och till/från stationen. - Minskad tillgänglighet till stationen. - Försvagad möjlighet till social kontakt i Ödåkra centrum.
<b>Kvinnor 18-64 år</b>		- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.	- Försämrad trygghet för resenärer vid och till/från stationen.
<b>Män 18-64 år</b>			

	Nollalternativet	UA1	UA3
<b>Äldre 65- år</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samtalsstörningar vid tågpassager.</li> <li>- Minskad tillgänglighet till äldreboende.</li> <li>- Försämrad trygghet vid korsning av spåret.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ökad tillgänglighet till äldreboende.</li> <li>+ Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret.</li> <li>+ Ödåkra centrum förstärks som mötesplats för sociala kontakter.</li> <li>- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ökad tillgänglighet till äldreboende.</li> <li>- Försämrad trygghet för resenärer vid och till/från stationen.</li> <li>- Minskad tillgänglighet till stationen.</li> <li>- Försvagad möjlighet till social kontakt i Ödåkra centrum.</li> </ul>
<b>Funktionshindrade</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samtalsstörningar vid tågpassager för hörsel-skadade.</li> <li>- Försämrad trygghet vid korsning av spåret.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret.</li> <li>- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Försämrad trygghet för resenärer vid och till/från stationen.</li> <li>- Minskad tillgänglighet till stationen.</li> </ul>

## 5.2 Landsbygd och stationer längs med järnvägssträckan

För landsbygden och stationerna längs med järnvägssträckan är de sociala konsekvenserna av samma karaktär som de som beskrivs för Ödåkra UA1. De bedöms dock bli något mindre på grund av minskat antal boende, glesare bebyggelse och mindre flöden över järnvägen. De alternativskiljande konsekvenserna och de viktigaste ställs samman i nedanstående tabell. Tabellen omfattar grupperna barn/unga, kvinnor, män, äldre och funktionshindrade. Konsekvenserna markeras med + eller – beroende på om de är positiva eller negativa.

	Nollalternativet	UA1a-d
<b>Alla grupper</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ökade pendlingsförutsättningar.</li> <li>- Minskad tillgänglighet till andra sidan spåret.</li> </ul>	<p><b>UA1a-d</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ökade pendlingsförutsättningar.</li> <li>+ Ökad tillgänglighet till andra sidan järnvägen (förutom vid Planavägen UA1c-d).</li> <li>+ Förbättrad ljudmiljö utomhus ökar kontakten grannar emellan.</li> <li>- Viss risk för ökad segregation vid bostäder längs spåret.</li> </ul>

	Nollalternativet	UA1a-d
<b>Barn/unga 0-17 år</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samtalsstörningar vid tågpassager.</li> <li>- Försämrad trygghet vid korsning av spåret.</li> </ul>	<p><b>UA1a-d</b> + Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret (förutom vid Planavägen i UA1c-d)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.</li> </ul> <p><b>UA1a</b> - En något minskad tillgänglighet och försämrad trygghet vid stationen i Kattarp.</p> <p><b>UA1c-d</b> - Försämrad trygghet vid korsningen med Planavägen.</p>
<b>Kvinnor 18-64 år</b>		<p><b>UA1a-d</b> - Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för boende.</p> <p><b>UA1a</b> - En något försämrad trygghet vid stationen i Kattarp.</p>
<b>Män 18-64 år</b>		
<b>Äldre 65- år</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samtalsstörningar vid tågpassager.</li> <li>- Försämrad trygghet vid korsning av spåret.</li> </ul>	<p><b>UA1a-d</b> + Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret (förutom vid Planavägen i UA1c-d)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.</li> </ul> <p><b>UA1a</b> - En något minskad tillgänglighet och försämrad trygghet vid stationen i Kattarp.</p> <p><b>UA1c-d</b> - Försämrad trygghet vid korsningen med Planavägen.</p>
<b>Funktions- hindrade</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Samtalsstörningar vid tågpassager för hörsel-skadade.</li> <li>- Försämrad trygghet vid korsning av spåret.</li> </ul>	<p><b>UA1a-d</b> + Planskildheter ökar tryggheten vid korsning av spåret (förutom vid Planavägen i UA1c-d)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Höga bullerskärmar riskerar försämra tryggheten för resenärer och boende.</li> </ul> <p><b>UA1a</b> - En något minskad tillgänglighet och försämrad trygghet vid stationen i Kattarp.</p> <p><b>UA1c-d</b> - Försämrad trygghet vid korsningen med Planavägen.</p>

### 5.3 Samlad värdering och motivering av föreslagna åtgärder

Utbyggnaden av Västkustbanans kapacitet medför, oavsett utredningsalternativ, ökade pendlingsförutsättningar till arbete, studier, fritidsaktiviteter mm. Detta medför ökade möjligheter till sociala kontakter och umgänge för alla grupper i samhället, men framför allt för de som inte har tillgång till bil vilket ofta är ungdomar och kvinnor.

UA3 bedöms medföra konsekvenser för människors sociala kvalitet som är mera komplexa och kräver mer omfattande åtgärder än UA1. Alternativet förändrar en stor del av Ödåkras samhällsstruktur och påverkar därmed även människors sätt att förflytta sig och deras behov för sociala kontakter, trygghet mm. UA1 får inte dessa genomgripande konsekvenser för samhället utan de begränsas till mer eller mindre stora förändringar i befintlig samhällsstruktur.

De åtgärder som föreslås för att mildra de sociala konsekvenserna i UA1 bedöms som rimliga utifrån de åtgärder som normalt vidtas i den här typen av järnvägsprojekt. Omsorgsfullt utformade bullerskydd, trygga gång- och cykelunderfarter mm bedöms ge en stor nytta, inte bara ur sociala aspekter utan även ur hälsosynpunkt och av estetiska skäl, i förhållande till kostnaden.

För UA3 är åtgärdsförslagen av mera strukturell och långsiktig karaktär. Samtliga åtgärder, förutom de som vidtas för själva järnvägsanläggningen och tillhörande anslutningar, åligger kommunen och kan därmed inte bedömas vidare i den här utredningen.

## 6 REFERENSER

Helsingborgs stad, kommunstyrelsens förvaltning, november 2002. Helsingborgs sociala atlas.

Helsingborgs stad, stadsbyggnadskontoret, 20 april 2004. Ortsanalys för Ödåkra.

Helsingborgs stad. Översiktsplan för Helsingborgs stad ÖP 2002.

Närområdesutveckling Ödåkra, augusti 2005. Välkommen till Ödåkra (broschyr)

Helsingborgs stad, stadsbyggnadskontoret, 1998. Fördjupning av översiktsplanen för Ödåkra samhälle.

Skånetrafiken, 2007. Trafikförsörjningsplan 2007.

### Muntliga

Therese Andersson, Stadsbyggnadskontoret Helsingborg Stad

Simon Persson, vik statistiker Helsingborg Stad

Christer Wallström, Skånetrafiken



781 85 Borlänge  
[www.banverket.se](http://www.banverket.se)  
[info@banverket.se](mailto:info@banverket.se)