BESLUT

2016-05-12

Trafikverket Region Syd

kopia till Diariet

Fastställelse av järnvägsplan för Södra Stambanan, delen Flackarp-Arlöv, fyra spår, ombyggnad av allmänna vägar, samt indragning av överbliven vägmark, Staffanstorps, Burlövs och Lomma kommuner, Skåne län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, att fastställa järnvägsplanen för utbyggnad av Södra Stambanan, delen Flackarp-Arlöv, från två till fyra spår.

Trafikverket beslutar samtidigt med stöd av 14a och 18 §§ väglagen (1971:948), att fastställa planen för ombyggnad av de av spårprojektet berörda statliga vägarna 896 Lommavägen i Hjärup, väg E6/E20 samt väg E6.01, Västkustvägen, med avfartsramp mot Alnarpsvägen i trafikplats (tpl) Alnarp, samt Burlövs kommuns väg 874, Alnarpsvägen vid Åkarp, som berörs på en delsträcka där väglagens regler är tillämpliga.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade
JP-00-110-001 - JP-00-110-004, JP-00-110-006 - JP-00-110-009, JP-00-110-012 – JP-00-110-016, JP-00-110-020 – JP-00-110-021, JP-00-110-023 och JP-00-110-025, alla daterade 2015-08-31.
Dessutom plankartorna, JP-00-110-005, daterad 2016-03-04,
JP-00-110-010 – JP-0-110-011, daterade 2016-03-23,
JP-00-110-022, daterad 2016-03-04 och JP-00-110-024, daterad 2016-03-23.

Av plankartorna framgår höjdangivelser på den nya spåranläggningen och de allmänna vägarna samt nivåer på bullerskyddsanordningarnas blivande överkant.

Anordningarna ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Trafikverket beslutar också med stöd av väglagen att de delar av nuvarande vägar med väganordningar som, efter ombyggnaden, inte sammanfaller med ny allmän väg, dras in från allmänt underhåll.

Indragning gäller vägbana samt överblivet vägområde längs de statliga vägarna 896, Lommavägen vid Hjärup, och väg E6.01 med avfartsramp, i tpl Alnarp. Områdena redovisas med särskilt raster på plankartorna betecknade JP-00-110-005 och -110-022 för Lommavägen i Hjärup samt JP-00-110-010, -110-011, JP-00-110-024 och -110-025 för väg E6.01 och tpl Alnarp. Indragning sker när projektet är färdigbyggt.

Sökande

Trafikverket Region Syd, för bandelarna Södra stambanan och den delvis berörda Lommabanan samt som väghållningsmyndighet för de statliga vägarna.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Peter Ribjer
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 63 66

Burlövs kommun som väghållningsmyndighet för berörd del av Alnarpsvägen. Trafikverket Region Syd har fått kommunens uppdrag att planlägga och genomföra aktuella åtgärder.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar Trafikverket Region Syd bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Befintlig järnväg byggs ut från två till fyra spår. Projektet startar, i norr, strax söder om järnvägsbron över väg 108, söder om Lund. De nya spåren byggs huvudsakligen längs västra sidan av nuvarande spårområde, med lokal breddning åt öster. Ny mark behövs, förutom för själva spåranläggningen även för nya slänter, stödmurar, bullerskydd och själva plattformsytorna.

Genom Hjärup sänks spåren cirka 4 meter och genom Åkarp cirka 6 meter jämfört med dagens spårnivå. Längs en sträcka på cirka 400 m, i höjd med Dalslundsskolan och nuvarande stationsläge i Åkarp, förläggs den sänkta järnvägen i en tunnel med passagemöjlighet ovanpå.

Från Alnarpsvägen i Åkarp till strax söder om passagen av väg E6/E20 breddas järnvägen åt båda sidor anpassat till tillgängligt utrymme i tpl Alnarp.

Söderut, från nuvarande korsning med Alnarpsån, förbi Burlövs station och vidare genom Arlöv behålls nuvarande spårnivå och det östra spårets huvudsakliga planläge. Söder om Burlövs station byggs de två nya spåren väster om befintliga spår och i huvudsak inom befintlig järnvägsfastighet.

I söder ansluter det nya fyrspåret till befintlig järnvägsanläggning, strax söder om där Lommabanan ansluter till Södra Stambanan. Järnvägsplanen omfattar en sträcka på cirka 8 km längs Södra Stambanan.

Planen omfattar i söder också en flytt av Lommabanan på en sträcka av cirka 300 m, med som mest cirka 10 m åt väster, på grund av det nya fyrspåret.

Stationerna i Hjärup och Åkarp får nya förlängda plattformar på ytterspårens utsida i ett något sydligare läge jämfört med dagens förhållanden. Plattformslängden blir cirka 250 m.

Burlövs nya stationsläge byggs också strax söder om nuvarande läge, men de nya plattformarna byggs mellan ytterspår och respektive mellanspår. Plattformslängden blir cirka 330 m.

Mellan respektive plattform och angränsande kommunal anordning byggs trappor, hissar, ramper, etcetera, som en del av järnvägsanläggningen.

Funktions- och gestaltningsmässigt ska järnvägsanläggningen i huvudsak anpassas till intentionerna i det för projektet särskilt framtagna gestaltningsprogrammet, förtydligat med de krav och villkor som kan komma att ställas vid efterföljande upphandlingar och tillståndsprövningar.

Åtgärder på allmänna vägar

Statliga delar

Väg 896, Lommavägen vid Hjärup, byggs i ett nytt plan- och höjdanpassat läge över det sänkta spårområdet. Planmässigt hamnar vägen som mest ungefär en vägbredd söder om nuvarande sträckning. Ombyggnaden berör cirka 700 m av vägen, med ungefär lika långa sträckor på vardera sidan om det sänkta spårområdet. Vägen byggs med cirka 8,5 m belagd bredd. Längs norra sidan av vägen, mellan strax väster om Ynglingavägen och Banvallsvägen, byggs en från vägbanan i övrigt avskild gång- och cykel (gc-) bana med cirka 3,0 meters belagd bredd.

Indragna delar längs Lommavägen avser överbliven vägbana och andra väganordningar längs norra sidan av vägen, både väster och öster om järnvägen, som efter ombyggnaden inte längre behövs för

TMALL 0049 Beslut v 1.0

vägens drift, bestånd eller brukande. Indragen vägmark övergår till fastighetsägaren eller till annan markanvändning med stöd av detaljplan.

Utformningen av Lommavägen ska i allt väsentligt följa intentionerna i det för projektet särskilt framtagna gestaltningsförslaget, förtydligat med de krav och villkor som kan komma att ställas vid efterföljande upphandlingar och tillståndsprövningar.

I tpl Alnarp flyttas väg E6.01, nordlig körbana på Västkustvägen, åt väster för att ge plats åt det breddade och sänkta spårområdet intill trafikplatsen. Avfartsrampen från väg E6.01 mot den kommunala Alnarpsvägen i Åkarp får ett nytt plan- och höjdläge, men själva anslutningen till Alnarpsvägen flyttas inte. Vägbredderna blir oförändrade jämfört med dagens situation, cirka 11,25 m vid två körfält och cirka 6,0 m vid ett körfält.

Indragna delar längs väg E6.01 och avfartsrampen mot Alnarpsvägen avser överbliven vägbana och andra väganordningar mellan vägarna och det nya spårområdet, både norr och söder om väg E6/E20, som efter ombyggnaden inte längre behövs för vägens drift, bestånd eller brukande. Indragen vägmark övergår till fastighetsägaren eller till annan markanvändning med stöd av detaljplan.

Kommunala delar
Beslutet omfattar även en höjdanpassning av Burlövs kommuns Alnarpsvägen, väster om den nya kommunala bron över spårområdet, förbi korsningen med avfartsrampen från tpl Alnarp, utanför detaljplanelagt område. Anpassningen berör cirka 70 m av Alnarpsvägen och omfattar även kommunala väganordningar till vägen som; slänter, vägdiken och gc-väg.

Övriga anordningar och åtaganden

Förutom ovan beskrivna arbeten och anordningar kommer även följande att byggas och ingå i järnvägsanläggningen eller som väganordningar. Statliga, om inget annat anges.

- Stationsbro över spårområdet i Hjärup med cirka 28 m totalbredd (kommunala anordningar ovanpå bron).
- Vägbro över spårområdet för Lommavägen vid Hjärup med cirka 12,15 m fri brobredd för vägbana och gc-bana.
- Järnvägstunnel för fyra spår i Åkarp, cirka 400 m lång (kommunala anordningar ovanpå tunnelkonstruktionen).
- Vägbro för motorvägen E6/E20 över kommunal gc-väg, direkt öster om spårområdet. Fri brobredd anpassas för framtida 3+3 körfält inom vägområdet (tillfällig användning för tillfälliga spår).
- Vägbro/broar för motorvägen E6/E20 över fyra spår. Fri brobredd anpassas till framtida 3+3 körfält inom vägområdet.
- Vägbro för motorvägen E6/E20 över sidoflyttad norrgående väg E6.01 och avfartsramp mot Alnarpsvägen i tpl Alnarp. Fri brobredd anpassas till framtida 3+3 körfält inom vägområdet.
- Järnvägsbro för fyra spår över Alnarpsån i omgrävt läge.
- Järnvägsbro för fyra spår över kommunala Kronetorpsvägen.
- Järnvägsbro för fyra spår över kommunal gc-passage med cirka 15 m fri öppning vid Burlövs station.
- Järnvägsbron över kommunala Lommavägen i Arlöv breddas åt väster för två nya spår för Södra Stambanan samt sidoförflyttat spår för Lommabana.

Som spårnära skyddsåtgärder ingår också att bygga nya bullerskyddsvallar och skärmar, i vissa fall upp till cirka 5,5 m över omgivande marknivå längs järnvägen. En del byggnadskonstruktioner, även

TMALL 0049 Beslut v 1.0

skärmar, förses med särskilda ljudabsorbenter mot spårområdet. I några fall kommer skärmar att byggas ovanpå såväl befintliga som nya stödmurar.

Befintliga, kvarliggande, bullerskyddsvallar anpassas i höjd till den nya spårnivån.

Befintliga, kvarstående, bullerskyddsskärmar förses med ljudabsorbenter mot spårområdet enligt information på plankartan.

Längs östra sidan av motorvägen E6/E20, förbi Åkarp höjs befintliga bullerskyddsvallar från cirka 2,0 till cirka 6,0 m över vägbanans nivå. Mellan de befintliga vallarna byggs nya skärmar och vallar så att dessa bildar en sammanhängande avskärmning på sträckan. Bullerskydden inom planavgränsningen sträcker sig därmed från cirka 450 m söder om korsningen med järnvägen till cirka 850 m norr om järnvägen.

Järnvägsbron över Lommavägen i Arlöv förses med bullerskyddsskärmar.

Nivån på bullerskyddens överkant framgår av plankartorna. Vissa av skärmarna utförs genomsiktliga.

Som statliga anordningar i projektet ingår även att bygga de service- och räddningsvägar, diken och ledningar med fördröjningsmagasin, teknikhus och tekniska utrustningar, underhålls-, skydds- och säkerhetszoner, m.m., som behövs för de nya järnvägsanläggningarna och i erforderlig omfattning även som väganordningar. Dessa framgår av plankartorna.

Åtaganden:

I syfte att minimera negativ påverkan på omgivningen har projektet förutsatt särskilda åtaganden för

- att minimera yt- och grundvattenpåverkan
- riskreducerande behov
- barriärreducerande behov
- att minimera påverkan från elektromagnetiska fält
- kulturhistoriska miljöer och byggnader
- buller och vibrationer samt andra störningar
- möjliga markföroreningar
- jordbruksmarken.

Kommunala anordningar

I anslutning till järnvägsplanens omfattning, och som en följd av denna, kommer berörda kommuner att vara byggherre för ombyggnader av gator och andra anordningar inom allmän platsmark med stöd av detaljplaner. Dessa anläggningar ingår inte i järnvägsplanen eller omfattas av detta beslut.

Tillfälliga anordningar

Byggtiden är beräknad till fem år. För att kunna sänka och bredda spårområdet kommer två spår att byggas ut längs östra sidan av spårområdet för trafikering under byggtiden. Hastigheten på de tillfälliga spåren kommer att vara nedsatt. Tillfälliga plattformsytor och planskilda gc-passager kommer också att byggas.

Tillfälliga vägar, gator och broar kommer att byggas för bland annat omledning av nuvarande fordonstrafik, men även för att byggtrafiken ska ges möjlighet att nå arbetsytor på vardera sidan om spårområdet.

Mark behöver också tillfälligt tas i anspråk för etableringsplatser, bodar, transportvägar inom arbetsområdet, mass- och materialupplag och till andra ytor, som behövs för att kunna genomföra projektet.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Under byggtiden kommer hänsyn att tas till

- buller- och annan störningspåverkan på omgivningen
- kulturbyggnader och kulturmiljöer
- tillgänglighet
- mass- och miljöhantering
- jordbrukets behov.

Tillstånd för påverkan och vissa verksamheter under byggtiden hanteras i särskilda prövningar.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark samt särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen och de allmänna vägarna på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 14,1 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt för järnvägsändamål.

Cirka 9,0 hektar mark kommer dessutom att tas i anspråk med servitutsrätt för servicevägar, underjordiska ledningar, fördröjningsmagasin, bullerskyddsvallar, etcetera. Dessa anordningar behövs för drift och underhåll av järnvägsanläggningen men har bedömts vara förenliga med annan markanvändning för respektive berörd fastighetsägare.

För de statliga vägarna behöver cirka 4,8 hektar mark tas i anspråk med vägrätt, varav cirka 3,3 hektar omfattas av inskränkt vägrätt. Inskränkningen innebär att väghållaren, staten, inte har full förfoganderätt över marken när annan markanvändning kan tillåtas. Inskränkningen innebär att väghållaren inte heller får tillgodogöra sig alster från den nya markytan eller tillgodogöra sig andra tillgångar ur marken eller utrymmet, utöver nödvändig schakt- och fyllningsnivå för respektive anläggningsdel, inom de på plankartorna särskilt markerade områdena.

För Burlövs kommun, som väghållare av Alnarpsvägen, behövs cirka 100 kvadratmeter mark med vägrätt för anpassning av vägen till anslutande delar utanför planens omfattning.

Permanenta markanspråk (äganderätt och servitutsrätt för järnvägsanläggningen samt vägrättsområden) berör cirka 11,1 hektar jordbruksmark och cirka 9,2 hektar bebyggd mark eller mark i direkt anslutning till bebyggelsen. Resterande mark, cirka 7,6 hektar, har annan markanvändning.

Mark för tillfällig användning omfattar cirka 75 hektar, varav 41 hektar är jordbruksmark och cirka 20 hektar utgörs av bebyggd mark eller mark i direkt anslutning till bebyggelse. Resterande mark har annan markanvändning.

Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under byggtiden, dock maximalt 60 månader från byggstart.

14 byggnader behöver rivas, varav 10 återstår att hantera. Eventuellt kan flytt av byggnad bli aktuellt i något fall. En del av byggnaderna som är aktuella för rivning kommer att återuppföras.

Ett antal fastigheter stängs under byggtiden på grund av för höga elektromagnetiska fält från tillfälliga spår och en fastighet stängs på grund av avskärmad tillgänglighet under byggtiden. Ytterligare några fastigheter och byggnader kommer att påverkas av större intrång och delvis ändrad markanvändning.

Buller

Befintlig spår- och vägtrafik påverkar ljudnivån högst väsentligt i såväl närliggande bostadsmiljöer som i närområdet i övrigt. Längs delar av spårområdet i Hjärup och Arlöv, längs Lommavägen i Hjärup samt längs väg E6/E20 vid Åkarp finns befintliga bullerskyddsanordningar. Bullerskyddsåtgärder har löpande genomförts för de mest bullerutsatta boendemiljöerna inom ramen för ett särskilt åtgärdsprogram i befintlig miljö, särskilt i syfte att klara inomhusriktvärdena.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Järnvägsplanen redovisar skyddsåtgärder längs fyrspåret i syfte att klara riktvärdena motsvarande nybyggnad/ väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Förskole- och skolmiljöer i Hjärup och Åkarp påverkas av buller över Trafikverkets och Naturvårdsverkets i samråd beslutade riktvärden för skolmiljöer. Skolmiljön vid Vårboskolan i Arlöv klarar i huvudsak aktuella riktvärden, såväl före som efter ombyggnaden.

Antalet tågpassager utgår från ett behov med fyrspåret utbyggt från Högevallsbadet, strax söder om Lund C (planläggning i annan järnvägsplan pågår) och beräknas till 650 tåg per dygn, varav cirka 100 av dessa är godståg. För Lommabanan gäller motsvarande 90 tåg per dygn, varav 40 godståg.

Ytterligare kapacitet på sträckan kräver väsentliga ombyggnader både inom Lund C och på bandelar norr om Lund. Några sådana utbyggnadsplaner finns för närvarande inte inom en överskådlig framtid.

För de allmänna vägarna har tillämpats olika inriktningar på bullerskydd, beroende på ombyggnadens påverkan och omfattning.

- Lommavägen i Hjärup; nybyggnad/ väsentlig ombyggnad
- Väg E6/E20 samt ombyggnaderna i tpl Alnarp; befintlig miljö men där ljudnivån över riktvärdena även påverkas av buller från spårtrafiken används inriktningen nybyggnad/ väsentlig ombyggnad.

Bullernivåerna grundar sig på en antagen trafikmängd prognosåret 2030. Trafikmängden på de allmänna vägarna anges som årsmedeldygnstrafik, ÅDT. Med kända uppräkningstal uppskattats trafikmängden på de vägar som ligger närmast intilliggande bostadsmiljöer till:

- Lommavägen i Hjärup; öster om järnvägen 7200 fordon; väster om järnvägen 6200
- E6/E20; söder om tpl Alnarp 46500; norr om tpl Alnarp 60000
- E6.01, Västkustvägen, norrut; 6700 fordon per årsmedeldygn
- E6.01, ramp mot Alnarpsvägen; 2800 fordon per årsmedeldygn.

Förutom bullerpåverkan från järnväg respektive väg, redovisar planen även de fastigheter som berörs av ett bedömt sammanvägt buller från både spår- och vägtrafiken. I de fallen avses att riktvärdena motsvarande nybyggnad/ väsentlig ombyggnad ska klaras.

Inga vårdlokaler, andra undervisningslokaler, arbetslokaler eller andra miljöer med riktvärden bedöms påverkas av för höga ljudnivåer.

För uteplatsmiljöer gäller att skyddsåtgärder ska genomföras så att riktvärdena klaras från antagen trafikmängd år 2030, redan när projektet är genomfört. Det finns därför ett visst mått av större ljuddämpning av åtgärderna vid trafiköppningsåret.

För samtliga bullerskyddsåtgärder gäller att de ska vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att genomföra.

Eftersom det finns ett stort massöverskott i projektet har det bedömts som ekonomiskt rimligt att höja delar av de befintliga bullerskyddsvallarna längs väg E6/E20 samt bygga nya vallar i tpl Alnarp till nivåer som beräknas ge en bullerdämpning motsvarande riktvärdena vid väsentlig ombyggnad.

Spårsänkningarna genom Hjärup och Åkarp, tunneln i Åkarp, stödmurar, vallar, skärmar, ljudabsorbenter och skyddsåtgärder i övrigt enligt planförslaget, förväntas ge väsentliga förbättringar av bullersituationen för såväl boendemiljöer som övriga närmiljöer. Även de miljöer som idag ligger under riktvärdena motsvarande nybyggnad/ väsentlig ombyggnad får en förbättrad bullersituation genom de föreslagna spår- och vägnära skyddsåtgärderna.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Nedsänkningen vid Hjärup medför att spårtrafikbullret vid skolmiljön minskas med 5-10 dBA, så att aktuella riktvärden klaras. Sänkningen av spåren samt tunneln genom delar av Åkarp innebär att den ekvivalenta ljudnivån från spårtrafiken vid Dalslundsskolan minskar med 10-15 dBA och riktvärdena klaras även där. Vid Vårboskolan i Arlöv beräknas den ekvivalenta ljudnivån längs västra sidan av skolan öka med 1-3 dBA, men den huvudsakliga skolgårdsmiljön ligger på östra sidan och påverkas där endast marginellt. Ljudnivån på den östra sidan av skolan kommer därför att vara oförändrad, ungefär på nivån 55 dBA. Riktvärdet på 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i undervisningslokaler klaras vid samtliga skolor.

Trots omfattande bullerskyddsåtgärder klaras inte helt bullerskyddet för vissa bostäders utomhusmiljöer, särskilt inte på högre våningsplan.

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, erbjudanden

Där varken spår- /vägnära eller fastighetsnära åtgärder bedöms ge någon eller nämnvärd sänkning av ljudnivåerna vid fasad föreslås istället fasadåtgärder, ibland i kombination med uteplatsåtgärd. Syftet med skyddsåtgärderna i de fallen är att klara både inomhusriktvärden för ekvivalentbuller och för maxbuller. Fasadåtgärder omfattar exempelvis fönstertätningar, extraruta, bullerdämpning av ventil, etcetera, anpassat till behovet. Fastighetsnära åtgärder förutsätter överenskommelse med fastighetsägaren.

Längs Lommavägen i Hjärup, öster om Banvallsvägen, föreslås att en befintlig bullerskyddande mur kompletteras på en delsträcka med en cirka 0,7 m hög genomsiktlig skärm.

De fastigheter som kommer att erbjudas en inventering av bostadshusens ljudreducerande förmåga framgår av plankartorna som skyddsåtgärd.

De fastigheter som kommer att erbjudas en inventering av uteplatsmiljöns ljudreducerande förmåga framgår också av plankartorna som skyddsåtgärd.

Resultat Hjärup

Efter genomförda åtgärder kommer 14 bostadshus i Hjärup, varav 11 inom området Jakriborg, att få ekvivalent ljudnivå utomhus över riktvärdet 60 dBA, som gäller för spårbunden linjetrafik. För 13 av dessa gäller överskridandet vid samtliga våningsplan och för ett av husen enbart vid våningsplan över markplanet.

Den befintliga muren mellan järnvägen och området Jakriborg är anpassad i höjd till stadsbilden och områdets karaktär och har därför inte bedömts som möjlig att höja.

Överskridandena i markplanet ligger inom intervallet 1-3 dBA, men tre fastigheter får 4, 5 respektive 6 dBA överskridande. På högre våningsplan blir överskridandet 3-14 dBA, varav de högsta värdena i huvudsak på våningsplan 4-5.

Fem bostadshus beräknas få för höga ljudnivåer vid dess uteplatsmiljö, varav fyra är samma som de 13 ovan. Platserna kommer att inventeras och utredas för lämplig skyddsåtgärd.

Samtliga bostäders inomhus- och uteplatsmiljöer i Hjärup, även längs den ombyggda Lommavägen, där ekvivalent riktvärde 55 dBA respektive 70 dBA för maximal ljudnivå gäller från vägtrafiken, beräknas klara antagna riktvärden efter skyddsåtgärd. Längs Lommavägen beräknas även utomhusmiljön klara antagna riktvärden.

Resultat Åkarp

Efter genomförda åtgärder kommer tio bostadshus i Åkarp att få ekvivalent ljudnivå utomhus över riktvärdet 60 dBA, som gäller för spårbunden linjetrafik. För åtta av dessa avser överskridandet våningsplan högre än markplanet.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Överskridandena i markplanet ligger inom intervallet 1-2 dBA för de två berörda bostäderna. Åtta av de tio husen beräknas få överskridanden med 1-2 dBA på våningsplan 2. Endast två bostadshus får överskridanden på 5 respektive 6 dBA på andra våningsplanet.

Fyra ytterligare bostäder beräknas få för höga ljudnivåer vid dess uteplatsmiljö. Platserna kommer att inventeras och utredas för lämplig skyddsåtgärd.

Samtliga bostäders inomhus- och uteplatsmiljöer i Åkarp, även längs väg E6/E20 och i anslutning till tpl Alnarp, där ekvivalent riktvärde 55 dBA respektive 70 dBA för maximal ljudnivå gäller från vägtrafiken, beräknas klara antagna riktvärden, med föreslagna åtgärder.

Resultat genom Arlöv

Efter genomförda åtgärder kommer 44 bostadshus genom Arlöv att få ekvivalent ljudnivå utomhus över riktvärdet 60 dBA, som gäller för spårbunden linjetrafik. För 19 av dessa avser överskridandet våningsplan högre än markplanet.

Överskridandena i markplanet ligger i huvudsak inom intervallet 1-4 dBA, men fyra bostadshus får 5-6 dBA överskridande. Cirka hälften av husen beräknas få överskridande med 1-5 dBA på våningsplan 2 och den andra hälften i intervallet 6-14 dBA. Endast några enstaka bostadshus har tre våningsplan och vid dessa ligger överskridandet i intervallet 5-13 dBA.

21 bostäder beräknas få för höga ljudnivåer vid dess uteplatsmiljö. De flesta sammanfaller med de 44 som anges ovan; alltså få ytterligare berörda av buller över något utomhusriktvärde. Platserna har utretts för lämplig skyddsåtgärd. 2 fastigheter beräknas, trots förslag på omfattande åtgärder, få överskridande av det maximala riktvärdet med 1 dBA. Den sökande har bedömt att det inte är ekonomiskt rimligt att vidta ytterligare åtgärder i de fallen eftersom åtgärderna ändå bedöms ge en stor sänkning av trafikbullret jämfört med dagens situation.

I övrigt beräknas att samtliga bostäders inomhus- och uteplatsmiljöer genom Arlöv klarar antagna riktvärden, med föreslagna åtgärder.

Bedömning

Projektet har bedömt att det inte är ekonomiskt rimligt i förhållande till nyttan att utföra ytterligare bullerskyddsåtgärder för att klara ekvivalent utomhusriktvärde på 60 dBA från spårtrafiken. Möjliga åtgärder handlar i huvudsak om högre skärmar längs spårområdet. Högre skärmar innebär väsentligt mer omfattande grundläggning på grund av att större skärmytor kan utgöra vindfång vid starka vindar. Befintliga skärmar måste i så fall också bytas ut. Merkostnaden mot förslaget enligt järnvägsplanen bedöms som betydande. Huvuddelen av de boendemiljöer som berörs av trafikbuller över utomhusriktvärdena ligger också högre än markplanet.

Vibrationer

Inga riktvärden för vibrationer kommer att överskridas när den nya järnvägsanläggningen tagits i drift. Beräkningar visar att det blir samma värden med nya spår och tåg jämfört med dagens situation på samma avstånd från bebyggelsen:

I Hjärup 0,1 mm/sekund, 60 m från spåren, i Åkarp 0,2 mm/sekund, 45 m från spåren och genom Arlöv 0,1 mm/sekund, 20 m från spåren.

Kommunala planer

Översiktsplaner:

För Staffanstorps kommun gäller översiktsplanen Framtidens kommun -perspektiv 2038, samt en fördjupning avseende Fyra spår genom Hjärup.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

För Burlövs kommun gäller Framtidsplan för Burlövs kommun samt en Trafikplan.

Inom Lomma kommun gäller Översiktsplan 2010.

Detaljplaner inom Staffanstorps kommun

Hjärup

Kommunen har upprättat nya detaljplaner för spårutbyggnaden inom Hjärups tätort. Detaljplanerna är anpassade till en utbyggnad enligt järnvägsplanen samt till de kommunala anordningar som kommer att byggas om i anslutning till fyrspåret. Detaljplanen som enbart omfattar mark för järnvägstrafik är:

- del av Hjärup 4:159 m fl, Spårområdet.

All mark inom planavgränsningen avses att fastighetsregleras till statligt ägande.

Detaljplanen, som antogs av fullmäktige den 21 mars 2016, har fått laga kraft.

Följande detaljplaner reglerar markanvändningen i anslutning till spårområdet. Järnvägsplanen berör dessa vad avser mark med servitutsrätt till järnvägsfastigheten och/eller mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden, samt ombyggnaden av väg 896 Lommavägen i Hjärup (detaljplanerna redovisas från norr till söder).

- del av Flackarp 2:9, Omformarstation Flackarp (söder om väg 108)
- del av Hjärup 4:2 m fl, Vragerupsvägen, antagen den 25 april 2016
- del av Hjärup 4:276, 4:282 m fl, Jakriborg
- del av Hjärups samhälle, Stationsbyn Norr
- del av Hjärup 22:1 m fl, Hjärups industriområde
- del av Hjärup 7:142 m fl, Hästhagen
- del av Hjärup 4:2 m fl, Stationsbron, antagen den 25 april 2016
- del av Hjärup 4:2 m fl, Banvallsvägen, antagen den 25 april 2016.

När de ovan nämnda detaljplanerna vunnit lag kraft byggs Vragerupsvägen och Banvallsvägen om i de anpassade lägena som kommunala gator med stöd plan- och bygglagen (2010:900). Dessa omfattas därför inte av detta beslut.

Detaljplaner inom Burlövs kommun

Åkarp

Kommunen har upprättat nya detaljplaner för spårutbyggnaden inom Åkarps tätort. Detaljplanerna är anpassade till en utbyggnad enligt järnvägsplanen samt till de kommunala anordningar som kommer att byggas om i anslutning till fyrspåret. Detaljplanen som enbart omfattar mark för järnvägstrafik är:

- del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp.

All mark inom planavgränsningen avses att fastighetsregleras till statligt ägande.

Detaljplanen, som antogs av fullmäktige den 29 februari 2016, har överklagats.

Följande detaljplan berörs av både mark inom blivande järnvägsfastighet och kommunal allmän gatumark för Gränsvägens utbyggnad. Den berör även mark med servitutsrätt till järnvägsfastigheten och mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden:

- del av Gränsvägen i Åkarp.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Vidare berörs följande detaljplaner inom Åkarp vad avser mark med servitutsrätt till järnvägsfastigheten och/eller mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden, samt för bullerskyddsvall längs väg E6/E20, norrut, från tpl Alnarp (detaljplanerna redovisas från norr till söder).

- Åkarp 18:45, (Gränsvägen i norr)
- Åkarp 4:9 m fl, Solliden, Östragård
- Svanetorpsområdet etapp III
- Åkarp 3:34 m fl (idrottsplats)
- Åkarp 2:31 m fl, Stationsvägen
- Åkarp 1:68 m fl, Åkarps station
- Åkarp 1:57 m fl, Bruksvägen
- Centrala Åkarp
- Åkarp 19:1 m fl
- Åkarp 1:8 m fl
- Åkarp 7:25 och 8:1, Sockerbruksjorden
- Ändringsplan för Åkarp 7:25 och 8:1, Sockerbruksjorden
- Karstorp 4:4 m fl, etapp III.

Genom Arlöv

Kommunen har även upprättat nya detaljplaner för spårutbyggnaden genom Arlöv. Detaljplanerna är anpassade till en utbyggnad enligt järnvägsplanen samt till de kommunala anordningar som kommer att byggas i anslutning till fyrspåret. Detaljplanen som enbart omfattar mark för järnvägstrafik är:

- del av Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv

All mark inom planavgränsningen avses att fastighetsregleras till statligt ägande.

Detaljplanen, som antogs av kommunfullmäktige den 29 februari 2016, har överklagats.

Vidare berörs följande detaljplaner genom Arlöv vad avser mark med servitutsrätt till järnvägsfastigheten och/eller mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden, samt för bullerskyddsvall längs väg E6/E20, norrut från tpl Alnarp (redovisas från norr till söder).

- Tågarp 15:1 m fl
- Tågarp 17:1 m fl, Burlövs Fritidscentrum
- del av nordöstra delen av Arlövs samhälle
- Burlöv Centrum
- Tågarp 15:4, Burlövs Centrum
- Tågarp 15:11
- Nordöstra delen av Arlövs samhälle
- Kvarteret Skogvången m m

TMALL 0049 Beslut v 1.0

- del av (västra delen) av Nordöstra delen
- del av Tågarp 20:7, f.d. SAAB-området
- Centrala delen av Arlöv.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Natura 2000-objekten Lommaområdet och södra delen av Lommabukten, berörs indirekt genom att Alnarpsån mynnar i havsviken. Alnarpsån kommer att grävas om på en delsträcka av cirka 1300 m, belägen som närmast cirka 2,5 km från mynningen i havet. I anslutning till det breddade spårområdet kommer ån att kulverteras på en sträcka av cirka 500-600 m. En tillfällig kulvertering av ån kan också bli aktuell i området förbi tpl Alnarp, cirka 3 km från mynningen, beroende på byggutförande. Natura 2000-området i Lommabukten utgör även ett naturreservat.

Sträckan från mellersta Åkarp och söderut ligger i sin helhet inom det betydligt större riksintresse-området kustzon som bland annat omfattas av begränsningar för utbyggnad av fritidsbebyggelse.

Det öppna landskapet mellan tätorterna Åkarp och Arlövs norra delar, med bland annat de genom-korsande vägarna E6/E20, tpl Alnarp samt Södra stambanan ligger inom området Alnarp-Burlöv, som utgör riksintresse för kulturmiljön.

Södra Stambanan samt vägarna E6, E6.01 och E20 är av riksintresse för kommunikationer.

Slättområdet mellan Lund och Åkarp, utanför tätorterna, omfattas av regionalt naturvårdsprogram med avseende på terrängformer och landskapsbild.

Hela projektet ligger inom grundvattenförekomsterna Alnarpsströmmen och Sydvästra Skånes kalk-stenar. Dessa, samt Höje å, norr om projektets avgränsning, samt Alnarpsån utgör vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Objekt med generellt biotopskydd inom planavgränsningen är undantagna vidare dispensprövning genom fastställelsen.

Tillstånd för påverkan på vattendrag och grundvattnet hanteras i särskilda prövningar med stöd av miljöbalken.

<u>Bedömningar</u>

Utbyggnaden bedöms inte innebära några konsekvenser som på ett betydande sätt påverkar Natura 2000-intressena eller naturreservatet negativt. Ombyggnaden bedöms ge en liten positiv påverkan på sikt på vattenkvaliteten inom Natura 2000-området eftersom vattenflödet i Alnarpsån bedöms öka något genom ändrad tillrinning mot ån inom Hjärup. Toppflöden regleras genom fördröjning i dagvatten-magasin.

Ingen påverkan bedöms ske på de mest betydelsefulla natur- och kulturmiljöerna inom kustzonen.

Projektet bedöms ge liten eller obetydlig påverkan på kulturmiljöintressena i området, eftersom kärnvärdena inte påverkas av utbyggnaden.

Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten eftersom bullerskyddsvallarna i allmänhet byggs inom de befintliga tätorternas avgränsningar.

Projektet bedöms ge positiva effekter på järnvägen som kommunikationsintresse eftersom utbyggnaden medför att kapaciteten ökas och risken för förseningar minskas. Utbyggnaden bedöms därför bidra till ett hållbart transportsystem.

Utbyggnaden bedöms inte medföra risk för försämring av vattenkvaliteten eller ge annan negativ påverkan på vattenförekomster med miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids inte. Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 3,8 miljarder kronor i 2013 års prisnivå. Statens del finansieras med medel ur Nationell plan för transportinfrastruktur, 2014-2025.

Kommunal och regional medfinansiering utgör sammanlagt cirka 280 miljoner kronor baserat på avtal med Staffanstorps och Burlövs kommuner samt med Region Skåne i 2008 års prisnivå, samt ett kompletterande avtal med Burlövs kommun och Region Skåne, i 2010 års prisnivå, avseende delfinansiering av den sänkning av spårområdet och ändrad stationsutformning som ingår i den beslutade järnvägsplanen.

Byggstart planeras ske tidigast våren 2017.

Andra utredningar och beslut

Regeringen har den 16 april 2014 beslutat om tillåtlighet för projektet enligt 17 kap. miljöbalken.

Beslutet innehåller villkor om bullerskyddsåtgärder och om när beslut om fastställelse av järnvägsplan för projektet senast ska finnas.

En serviceväg till ett teknikhus i anslutning till den föreslagna flyttade Alnarpsån vid Företagsvägens industriområde i norra Arlöv hamnar utanför den korridor tillåtligheten omfattar. Länsstyrelsen i Skåne län har godkänt lokaliseringen som en mindre avvikelse från regeringens beslut.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 39 yttranden med synpunkter på förslaget. Synpunkterna handlar huvudsakligen om

- tillgänglighet och störningar under byggtiden
- gestaltning och utformning
- riskbedömningar och riskreducerande arbeten
- hänsyn till kulturvärden
- avtal och samplanering, ansvarsfördelning
- information under byggtiden
- buller och bullerskydd
- avvattning, grundvattenpåverkan och skyddsåtgärder
- lokalisering av tillfälliga anordningar
- kontrollprogram samt uppföljning av skyddsåtgärder.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägsplanen och tagit hänsyn till följande synpunkter

- sluttutformning mot väster i Hjärup
- tillfällig väg förbi Dalslundsskolan
- tillfällig bro och tillfälliga intrång vid Gränsvägen/Lundavägen, Åkarp
- flyttning av ett fördröjningsmagasin vid norra Åkarp
- flyttning av teknikhus i Åkarp till tunnelkonstruktionen
- ändring av bullerskydd/skärmar vid Åkarps station
- förlängd sträcka med genomsiktlig bullerskydd vid Bruksgatan, Åkarp
- förlängt bullerskydd längs väg E6/E20.

Berörda har getts möjlighet att yttra sig över ändringarna. Ändringarna är inarbetade i fastställelsehandlingen.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Ett antal fastighetsägare längs Lommavägen i Hjärup, öster om spårområdet, har underhand också getts möjlighet att ta del av planförslaget, särskilt med avseende på föreslagna bullerskyddsåtgärder. Vid denna kompletterande granskning inkom sex yttranden som i huvudsak handlar om

- hastigheten på vägen
- avgasutsläpp
- tyst asfalt, bullerpåverkan
- gc-väg längs muren
- belysning.

Inkomna synpunkter har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Skåne län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Södra Stambanan är en av landets viktigaste järnvägssträckor. Att ha fungerande trafikflöden på bandelen Lund-Malmö är särskilt viktigt för kapaciteten, eftersom även Västkustbanans trafik ansluter till sträckan vid Lund C. Begränsad kapacitet påverkar främst den nationella, regionala och lokala persontrafiken negativt, men i viss mån även den internationella godstrafiken. Små trafikstörningar på sträckan ger oönskade kedjereaktioner på långa sträckor.

En utbyggnad till fyra spår på hela sträckan Lund-Malmö ger förutsättningar för både ökad tågkapacitet och minskade trafikstörningar.

Speciella frågor i projektet

Tillåtlighetsbeslut

Järnvägsplanens järnvägsmark ligger, med undantaget enligt ovan, inom den korridor som omfattas av regeringens beslut om tillåtlighet. De villkor för järnvägsplanen som regeringen anger i beslutet bedöms ha tillgodosetts, eftersom strävan att uppnå riktvärdena har värderats utifrån kriterierna tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Detaljplan

De nya detaljplanernas syfte är att ersätta äldre planer, som inte är i överensstämmelse med projektets utformning och intentioner. De nya detaljplanerna lägger fast markanvändningen och visst detaljinnehåll i järnvägsanläggningen. Sammantaget med järnvägsplanens innehåll och omfattning möjliggör detaljplanerna en utbyggnad av järnvägen till fyra spår samt säkrar planskilda passager över och under järnvägen. Den sökandes utformning av järnvägsplanen har legat till grund för respektive kommuns planprocesser.

Trafikverket erinrar den sökande om att projektet inte får påbörjas förrän de nya detaljplanerna för fyrspårsprojektet vunnit laga kraft. Se även bilagan; allmänna upplysningar.

Påverkan på Natura 2000-områden

Trafikverket delar den sökandes bedömning att projektet inte på ett betydande sätt kommer att påverka de intressen som ligger till grund för Natura 2000-objektens skyddsvärden.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Påverkan på riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning att projektet inte medför påtaglig skada på berörda riksintressen.

Trafikverket bedömer att utbyggnaden till fyra spår påtagligt förbättrar kapaciteten och därmed förstärker järnvägens roll som riksintresse.

Buller

Syftet med skyddsåtgärderna är att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, klara samtliga av riksdagen antagna riktvärden för de båda trafikslagen i närliggande bostadsmiljöer samt inom andra utsatta miljöer, där interna riktvärden finns.

Ytterligare skyddsåtgärder bedöms inte vara ekonomiskt rimliga att genomföra, då skyddsnyttan bedöms bli begränsad. Trafikverket delar därför den sökandes bedömning av bullerskyddens omfattning och lägen.

Frågor om buller under byggtiden omfattas inte av Trafikverkets prövning. Trafikverket noterar dock att projektet har målsättningen att genomföra tillfälliga skydd för den hastighetssänkta spårtrafiken på tillfälliga spår med inriktningen att ljudnivån inte ska bli högre än motsvarande dagens ljudnivåer från befintliga spår.

Vibrationer

Även om vibrationsstörningar inte helt kan undvikas under byggtiden har Trafikverket ingen annan uppfattning än den sökande, det vill säga den färdiga anläggningen kommer att klara gällande riktvärde utan särskilda skyddsåtgärder.

Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält bildas runt alla elektriska ledningar och apparater. I järnvägsmiljön uppstår elektromagnetiska fält främst vid kontaktledningen. Magnetfältet är svagt då inget tåg är i närheten men ökar då tåget passerar. Magnetfältet avtar snabbt med ökat avstånd från banan. Om inget tåg finns i närheten är magnetfältet, cirka 25 m ut från järnvägen, normalt svagare än det årsmedelvärde på 0,4 microTesla som används som värde för svenska bostäder.

Det finns inga fastställda riktvärden i Sverige för långsiktig exponering från elekromagnetiska fält, men det finns en försiktighetsprincip. Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön.

I detta projekt har den sökande valt att inte använda den generella bedömningen utan har räknat på strålningen. Tre bostadshus i norra delen av Hjärup och öster om spåren stängs under byggtiden för boende, eftersom strålningen beräknas överskrida årsmedelvärdet under byggtiden och dessa inte utan svårigheter och rimliga kostnader kan skyddas. I Åkarp beräknas också tre hus, stationshuset samt de två bostadshusen närmast spårområdet, söder och öster om nuvarande plankorsning med Alnarpsvägen, få överskridanden. Stationshuset och bostaden på fastigheten Åkarp 1:44 stängs under byggtiden. Bostadshuset på fastigheten Åkarp 1:76 ska undersökas ytterligare för att se om rimliga skyddsåtgärder kan vidtas för att de boende ska kunna bo kvar under byggtiden.

Ett bostadshus i Arlöv, på fastigheten Arlöv 19:10, beräknas också få överskridande av årsmedelvärdet både i nuvarande förhållanden och efter utbyggnaden. Mätningar ska göras för att se om rimliga skyddsåtgärder kan vidtas i syfte att de boende ska kunna bo kvar, såväl under byggtiden som i senare skede.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Miljökvalitetsnormer

Trafikverket delar den sökandes bedömningar att utbyggnaden inte kommer att medföra risk för försämring av vattenkvaliteten eller ge annan negativ påverkan på vattenförekomster med miljökvalitetsnormer. Åtgärderna bedöms alltså inte försämra möjligheterna att på sikt klar god status för ytvattenförekomsterna.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunicering kom det in 13 yttranden.

Sammanfattning av synpunkterna samt Trafikverkets kommentarer, framgår av bilaga 1.

De som har framfört synpunkter under den kompletterande granskningen som berör Lommavägen i Hjärup, har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunicering kom det inte in några ytterligare synpunkter.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska komplettera och förtydliga järnvägsplanen i ett antal frågor innan fastställelse kan ske. Dessa är:

- Tydliggöra avgränsningen mellan statliga anordningar och kommunal allmän väg (del av Alnarpsvägen) och avgränsningen mot kommunala anordningar med stöd av detaljplan mellan Lommavägen i Hjärup och Banvallsvägen.
- Komplettera och förtydliga planen med de markintrång och åtgärder som påverkas längs Alnarpsvägen av ombyggd avfartsramp från tpl Alnarp och den kommunala bron över spårområdet och som kan hanteras med stöd av väglagen. Inhämta mandat från Burlövs kommun för åtgärderna på kommunens allmänna väg.
- Förtydliga underlaget vad avser bullersituationen vid bullerstörd förskolemiljö i Hjärup.
- Se över planförslagets omfattning av indragning av väg och vägmark mellan tpl Alnarp och det nya spårområdet.
- Redogöra för hur markåtkomst kan säkras för föreslagen omgrävning av Alnarpsån.
- Tydliggöra vilken part som ska ansvara för hissar, trappor, eventuella rulltrappor och ramper mellan plattformar och anslutande kommunal gata/allmän plats.

Dessutom har planunderlaget, fastighetsförteckningen och planbeskrivningen uppdaterats.

Den sökande har meddelat att markåtkomsten för omgrävning av Alnarpsån kommer att hanteras i samband med tillståndsansökan om vattenverksamhet med stöd av miljöbalken.

Samråd har skett med de fastighetsägare och rättighetsinnehavare som berörs av tillkommande intrång eller påverkan.

Vid dessa samråd inkom synpunkt från fastighetsägaren av Staffanstorp Hjärup 21:36, om att beakta de synpunkter som diskuterats tidigare.

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverkets kommentar

Som Trafikverket fått kännedom om gällde synpunkterna frågor om redovisning och tolkning av linjer på plankartorna, brukningsmöjligheter av marken efter genomförandet samt ersättning för intrånget. Trafikverket har inga ytterligare kommentarer till dialogen.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg samt, i berörda fall, enligt väglagen och vägförordningen. Utbyggnaden strider inte mot kommunens översiktsplan. Den planerade utbyggnaden bedöms även överensstämma med såväl de till projektet upprättade detaljplanerna som med övriga berörda detaljplaner.

Den föreslagna utbyggnaden har anpassats till befintligt spårområde med hänsyn till tillgängligt utrymme. Hänsyn har även tagits till lokaliseringen av tillfälliga spår i syfte att trafiken under byggtiden inte ska få alltför omfattande extra körtid. Trafikverket bedömer att järnvägen och vägombyggnaderna därför får ett lämpligt läge och utförande.

Anläggningarna har i så stor utsträckning som möjligt lokaliserats inom obebyggda fastigheter eller inom fastigheter som redan ägs av Trafikverket. Utformning av järnvägsanläggningen och väganordningar har skett med en hög ambitionsnivå för att tillgodose kommunernas önskemål om bullerskydd och anpassningar till nya stationslägen. Sänkning av spårområdet genom Hjärup och Åkarp, till fastställda nivåer, tillgodoser stora bullerskyddsbehov. Totalt sett bedömer Trafikverket att anläggningen som sådan tillgodoser ändamålet med projektet med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att järnvägsanläggningen också är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäligt.

De delar av nuvarande allmänna vägar och vägområden, som inte sammanfaller med de anpassade vägarnas utformning och markbehov, behövs inte längre som allmänna med stöd av väglagen när de nya vägarna har öppnats för trafik. Indragningen bedöms inte innebära någon olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning, omfattning och åtgärder i övrigt innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga 2.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med Peter Ribjer som föredragande. I den slutliga handläggningen har även expeditionschefen Johan Barkelius deltagit.

Charlotta Lindmark

Peter Ribjer

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Peter Ribjer
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 63 66

Bilagor

1. Trafikverkets kommentarer till inkomna synpunkter vid kommunicering
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan med allmän väg

Kopia till:

Länsstyrelsen i Skåne län
Lantmäterimyndigheten, Skåne län (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Skåne län
Regionförbundet i Skåne län
Staffanstorps kommun
Burlövs kommun
Lomma kommun
Lunds kommun som information
Malmö stad som information
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

TMALL 0049 Beslut v 1.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Peter Ribjer
Juridik och planprövning
Direkt: 010-123 63 66

TRAFIKVERKET

Trafikverkets kommentarer till inkomna synpunkter vid kommunicering

1. Cenero AB genom Bernt Lindén, ägare av fastigheten Burlöv Åkarp 18:50, samt ägare till företagen Cencio AB och Persiennexperten AB, som är hyresgäster, konstaterar att den sökande har tillgodosett önskemålet vid granskningen av planen om placering och utformning av genomsiktligt bullerskyddsskärm.

   Den sökande har dock inte, vid tid för kommunikationsyttrandet, skrivit avtal om hur transporter ska ske till och från företagen under byggtiden, arbetsmetoder samt hur kompletterande undersökningar ska kunna ske. Bernt Lindén yrkar på att sådant avtal ska finnas före fastställelsen.

   Trafikverkets kommentar
   Synpunkterna gäller påverkan under genomförandefasen och prövas inte vid fastställelsen utan förutsätts ske i samråd mellan parterna. Kommunikationsyttrandet har vidarebefordrats till den sökande för fortsatt dialog i frågan.

2. E.ON lyfter också frågan om att teckna avtal mellan parterna för berörda ledningar. E.ON lämnar även information om kontaktpersoner för olika berörda ledningar, och hoppas att en dialog och avtal kan finnas innan järnvägsplanen fastställs.

   Trafikverkets kommentar
   Synpunkterna gäller påverkan under genomförandefasen och prövas inte vid fastställelsen utan förutsätts ske i samråd mellan parterna. Informationen om kontaktpersonerna har vidarebefordrats till projektet.

3. Lomma kommun anser att projektet borde ha haft en högre målsättning med bullerskyddsåtgärder mot Alnarpsområdet och inte enbart tagit hänsyn till skyddsåtgärder när riktvärden har överskridits.

   Trafikverkets kommentar
   Trafikverket prövar trafikbuller mot de av riksdagen antagna riktvärdena i bostadsmiljöer inom ramen för projektets påverkan, samt övriga redovisade bullerskyddsåtgärder som omfattas, av det villkor om buller som regeringen redovisat i tillåtlighetsbeslutet för spårutbyggnaden. I tillåtlighetsbeslutet anges bland annat att ekvivalentnivån 55 dBA ska klaras inom rekreationsområden i tätort.

   Trafikverket bedömer inte Alnarpsområdet som ett sådant utpekat rekreationsområde. Projektet kan inte åläggas att ha högre ambitionsnivåer för befintligt buller inom Alnarpsområdet, då det bedöms komma från trafiken längs vägarna E6/E20, E6.01, Västkustvägen och trafikplats Alnarp. När det gäller omfattningen av eventuellt tillkommande bullerskyddsvallar finns också regionala bestämmelser om landskapsbilden att ta hänsyn till samt att området även utgör ett riksintresse för kulturmiljön.

4. Region Skåne
   Region Skåne konstaterar att projektet är viktigt och avgörande för Skånes och Sydsveriges utveckling och framtida trafikförsörjning. En framgångsfaktor för ett bra genomförande är att fortsatt samverkan kan ske i projekterings- och byggskedet.

   Trafikverkets kommentar
   Informationen är vidarebefordrad till projektet.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

5. Hjärups byalag vill ha klarhet i frågorna om vilka skyddsåtgärder som ska vidtas under byggtiden. Organisationen saknar också information om detaljer och utformning av tillfälliga vägar och tillfällig station samt svar på hur förbesiktning avseende vibrationspåverkan ska genomföras.

   Byalaget vill också, precis som Staffanstorps kommun, lyfta kravet på blivande entreprenör om minimerad byggtid. Byalaget vill slutligen veta vilka 49 fastigheter i Hjärup som berörs av tågbuller över ekvivalentvärdet 55 dBA och vilka åtgärder som ska vidtas.

   Trafikverkets kommentar
   Skyddsåtgärderna är beskrivna i järnvägsplanen i den omfattning som verket bedömt som tillräckliga i projektets planläggningsskede. Dessa är också sammanfattade i detta beslut. Detaljer om utformning av tillfälliga anordningar samt byggtidens detaljplanering är inget som prövas vid fastställelsen. Förbesiktningar på byggnader och andra anläggningar inom ett bedömt riskområde, kommer att hanteras med stöd av riskanalyser inför byggstart.

   De 49 bostadshusen som korrekt ska vara 47, framgår av bilaga 3 till järnvägsplanens buller- och vibrationsutredning, som det besvarats i granskningsutlåtandet. Dessa redovisas med ekvivalent ljudnivå över 55 dBA och/eller maximal ljudnivå över 70 dBA, från spårbunden linjetrafik, efter utbyggnad. Redovisningen ligger till grund för de bedömningar som projektet gjort med avseende på vilka fastigheter som ska utredas vidare för skyddsåtgärd på uteplatsmiljö, där riktvärdena 55/70; gäller för 5 hus. Dessutom ligger redovisningen till grund för förslag på fasadåtgärder för de bostadshus som beräknas få ekvivalent ljudnivå från tågtrafiken år 2030 över 60 dBA. Syftet med dessa skyddsåtgärder är att klara inomhusriktvärdet på 30 dBA. Det gäller 14 stycken hus. De fem med höga uteplatsnivåer ingår även i dessa 14.

   Övriga har visserligen ljudnivåer vid fasad över de angivna värdena 55/70 dBA, men berörs inte av några ljudnivåer över något riktvärde och redovisas därför inte på plankartorna med någon skyddsåtgärd för buller.

6. Niklas Lundin, Åkarp, även för inkomna skrivelser, internt numrerade 9-11.
   Niklas Lundin saknar svar på ett antal frågor som ställts till projektet underhand. Dessa gäller främst närmiljön vid Skånevägen/nya Gränsvägen i norra Åkarp

   * Den utbyggda Gränsvägens påverkan på boendemiljön, särskilt vad gäller buller från trafik under byggtiden och kommande permanent trafikering. Han vill även ha svar på om vägens utformning blir som han redovisat i ett antal bilagda illustrationer.
   * Servicevägens lokalisering och utformning mot Gränsvägen, väster om spårområdet.
   * Hur kommande förändringar i godstågssammansättningen påverkar förutsättningar och slutsatser vad gäller buller- och vibrationer längs spårområdet.
   * Vill ha murar norr om tunneln i Åkarp istället för föreslagna slänter, då dessa ger bättre bullerskydd.
   * Ifrågasätter generaliseringen som gjorts för slutsatserna i vibrationsutredningen.

   Trafikverkets kommentar
   Som nämnts i tidigare svar från den sökande är det helt korrekt att frågor om den kommunala Gränsvägens utformning och trafikering inte prövas vid fastställelsen. Påverkan på omgivningen av tillfälliga anordningar och byggtrafik prövas inte heller. Olägenheter och minimerad påverkan på människor och miljö under byggtiden hanteras av projektet inom ramen för erforderliga kontrollprogram med stöd av olika riskanalyser inför genomförandeskedet.

   Trafikverket har inte någon annan uppfattning än den sökande vad gäller servicevägens placering och utformning. En anslutande väg får inte ha för brant lutning inom ett visst avstånd närmast den

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

väg/gata som ska anslutas, för ett så kallat vilplan. Det måste också finnas tillräckligt siktavstånd från fordon på den anslutande vägen till den nya farbanans högsta punkt över spårområdet. Om det aktuella avståndet minskas kommer också broräcket att skymma sikten för föraren på den anslutande vägen. Eventuell mindre sidoförflyttning av anslutningen, om dessa siktkrav kan uppfyllas, får hanteras av projektet inom ramen för möjlig tolkning. Själva servicevägens lokalisering kommer att hanteras i lantmäteriförrättning som servitutsväg.

De nya spåren kommer att byggas för 25 tons axellast. För närvarande finns det inga planer på längre tåg än 750 meter inom överskådlig tid.

Den maximala ljudnivån blir inte högre med längre tåg, men ljudet kommer att alstras under en längre tid. Ekvivalent buller från spårbunden linjelagd trafik påverkas av den totala tåglängden för alla tåg på sträckan i samspel med tågtyp och hastigheter. Buller- och vibrationsberäkningarna har tagit hänsyn till de tågtyper och hastigheter som redovisas i underlaget till järnvägsplanen.

Trafikverket anser att den sökandes förslag till utformning av bullerskydd i överkanten på en cirka 500 m lång slänt längs järnvägen ger ett godtagbart intrång och utförande jämfört med väsentligt högre kostnader för en stödmur på motsvarande sträcka.

Trafikverket bedömer att det underlag som redovisas i planen och de bedömningar som gjorts vad avser vibrationspåverkan är tillräckliga för att kunna fastställa planen. Trafikverket bedömer att de generaliseringar som använts tillsammans med inhämtade kunskaper om jordarter och grundvattenavstånd i området, inte på ett betydande sätt ger anledning att förvänta sig ett annat resultat än det redovisade, även om vibrationer naturligtvis kan upplevas som obehagliga vid vissa tågpassager.

7. Karstorps villaförening, Åkarp, vill, efter att ha tagit del av svaren i granskningsutlåtandet framföra ytterligare synpunkter. Förutom rena "tips", lämnas förslag till villkor; att begränsa trafiken på Gränsvägen mellan Alnarpsvägen och bron över järnvägen samt utförande av en separat gc-väg på samma sträcka.

   Föreningen godtar inte heller att Åkarps tätort delas av järnvägen utan bilvägsförbindelse under så lång tid som sex månader av byggtiden. Säkra och gena tillfälliga gc-förbindelser mellan spårområdets olika delar och Lundavägen är också ett krav. Hänvisning till det lokala väg- och gatunätet, som skett av den sökande, är inte en tillfyllest lösning för orten.

   Vidare framförs synpunkter på försiktighet och återplantering av träd vid Alnarpsdammen. Dessutom upprepas önskemålen om synpunkter på utformning av bullerskydden och en fortsatt dialog med de boende under byggtiden.

   Trafikverkets kommentar
   Synpunkter som gäller tillfälliga anordningar och trafikbegränsningar under genomförandefasen prövas inte vid fastställelsen. Informationen har vidarebefordrats till projektet.

8. Staffanstorps kommun lämnar synpunkter på trafik under byggtiden och föreslår att vissa benämningar av tillfällig nyttjanderätt på plankartorna förtydligas och att projektet förutsätts hantera erforderliga tillstånd för en flytt av den enskilda Västangårdsvägen.

   Trafikverkets kommentar
   Den sökande har värderat behovet av att komplettera vissa områden med ytterligare benämningar enligt plankartan och kommit fram till att det finns tolkningsutrymme för att tillfälligt styra den allmänna trafiken inom sådana ytor, utan behov av precisering eller ändring av benämningarna.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Tillstånd för att flytta enskilda vägar prövas inte vid fastställelsen utan hanteras av projektet i särskild ordning.

12. Räddningstjänsten Syd, som omfattar Burlövs kommun, avstyrker inte förslaget, men anser att riskproblematiken borde ha angripits på ett bättre sätt tidigare i projektet för att skapa en gemensam uppfattning och målbild om risker och påverkan på mer differentierade avstånd från spåren än vad planens redovisning ger uttryck för.

    Om ett yttre godsspår utanför tätorterna hade byggts istället för planförslaget skulle en förtätning och utveckling av bebyggelse kunna ske utan hänsyn till transporter av farligt gods.

    Trafikverkets kommentar
    Trafikverket har tagit del av synpunkterna och vidarebefordrat dessa internt. När det gäller lokaliseringen av järnvägen och spårutbyggnaden, har den frågan avgjorts genom regeringens beslut om tillåtlighet enligt miljöbalken.

13. Burlövs kommun ser positivt på förslaget, som genom den utbyggda kapaciteten och de nya stationsmiljöerna ger goda förutsättningar för ett mer hållbart resande till, från och genom kommunen. Kommunen vill dock lyfta ett antal frågor som behöver hanteras i projektet samt har ett antal synpunkter i övrigt:

    * Det är viktigt att Gränsvägen kan trafikeras i sin helhet till Lundavägen när Alnarpsvägen är avstängd.
    * Det blir missvisande för boende i Arlöv att påstå att bullersituationen totalt sett blir bättre på hela sträckan, när den lokalt blir sämre i Arlöv.
    * Det är inte rimligt att välja bort skyddsåtgärder som kan begränsa trafikbullret från järnvägen med 2-4 dBA genom att inte höja befintliga skärmar från dagens cirka 3 m till 4,5 m över spårnivån, exempelvis längs bebyggelsen på Kvarngatan.
    * Dimensioneringen av bullerskydden borde ha en 50-årig avskrivningstid istället för en dimensionering av 15 år.
    * Prövningen enligt miljöbalken av vattenfrågor, hantering av jordmassor och föroreningar i mark ska ske vid ett och samma tillfälle av samma instans.
    * De diffusa utsläppen till Alnarpsån från järnvägsanläggningen är för diffust beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen.
    * Kulverteringen av Alnarpsån måste ges en tillräcklig dimensionering för att klara framtida översvämningsrisker och arbetsmiljökrav vid underhåll av kulverten.
    * Miljökvalitetsnorm för partiklar i luften längs plattformarna i Åkarp måste utredas vidare.

    Trafikverkets kommentar
    Frågor om genomförandefasen, som trafik under byggtiden och efterföljande tillståndsprövningar prövas inte vid fastställelsen.

    Trafikverket delar inte kommunens uppfattning om att det generellt blir sämre för de boende genom Arlöv eftersom beräkningarna visar på ungefär lika många berörda över ekvivalent riktvärde på 60 dBA utomhus och cirka 60 färre berörda inom intervallet 55 till 60 dBA, utomhus, jämfört med dagens situation. Med kompletterande bullerskydd längs järnvägen och skyddsåtgärder på fasader och uteplatsmiljöer beräknas, med få undantag, i stort sett alla få en bättre inomhusmiljö vad gäller buller från spårtrafiken.

    Projektet har bedömt att det inte är realistiskt att för vissa kortare delar av en bullerutsatt sträcka

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

lokalt göra högre bullerskyddsskärmar till en beräknad begränsad nytta, eftersom ljudet längs spårområdet kan studsa och ge oönskade effekter på kringliggande miljöer. Trafikverket delar därför den sökandes uppfattning i frågan, om att det inte är ekonomiskt rimligt att byta ut de aktuella skärmarna.

Trafikverket anser att planens förslag på bullerskyddsåtgärder är realistiska och ekonomiskt rimliga att genomföra och att åtgärderna väl uppfyller kraven i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Frågor om avskrivningstid för järnvägsanläggningar och de fastighetsnära skyddsåtgärdernas omfattning i detalj prövas inte vid fastställelsen.

Frågor om efterföljande prövningar med stöd av miljöbalken, som exempelvis för Alnarpsån, och hur dessa frågor "paketeras", prövas inte vid fastställelsen.

Trafikverket har ingen annan uppfattning än den sökande vad gäller det svar på frågan om luftpåverkan av partiklar längs plattformar i Åkarp som lämnats i granskningsyttrandet, nämligen att fortsatt forskning på luftmiljöområdet prioriteras till tunnelmiljöer, inte intill järnvägsmiljön utomhus. Trafikverket kan dock för det aktuella fallet, med plattformar i nedsänkt spårläge, strax utanför en tunnel, anse att det kan finnas ett intresse i fortsatt forskning och uppföljning av frågan. Frågan prövas dock inte vid fastställelsen.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 16 juni 2016.**

TRAFIKVERKET

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan med allmän väg

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt till markåtkomst

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

När beslutet fått laga kraft kan väghållare av allmän väg ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen samt väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 55dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad från vägtrafik
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområdet i övrigt från järnvägstrafik
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från väg- och järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån inomhus överskrider 55 dB(A) maximalnivå fler än fem gånger per natt för järnvägstrafik eller över 65 dB(A) ekvivalentnivå från vägtrafiken.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus från järnvägstrafikbuller med 30 dB(A). Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

För vägtrafik antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av vägtrafikbuller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen och vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg eller allmän väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om projektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat:

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en allmän väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

En järnvägsplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför järnvägsmarken eller utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från Trafikverket för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av järnvägsmarken för järnvägsändamål.

För allmän väg gäller motsvarande tillstånd från den aktuella väghållningsmyndigheten för motsvarande åtgärder inom vägområdet.

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)