

Näringsdepartementet

Niklas Lundin
Skånevägen 71
232 54 Åkarp

m.fl.

Överklaganden av Trafikverkets beslut om 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

2 bilagor

Regeringens beslut

Regeringen tar inte upp vad Niklas Lundin har anfört i fråga om Gränsvägens utbyggnad och därmed sammanhängande frågor till prövning.

Med bifall till överklagandet från Cenero AB, Cencio AB och Persiennexperten Svenska AB ändrar regeringen järnvägsplanen på så sätt att servitutsrätten för underjordiska järnvägsanläggningar på fastigheten Burlöv Åkarp 18:50 begränsas i höjddled på det sätt som framgår av *bilaga 1*.

Regeringen avslår överklagandena i övrigt.

Ärendet

Trafikverket beslutade den 12 maj 2016 om fastställelse av den aktuella järnvägsplanen. Beslutet, exklusive dess bilagor, framgår av *bilaga 2*.

Beslutet har överklagats av Niklas Lundin, Hanna Bergsbjörk och Henric Bergsbjörk samt av Cenero AB, Cencio AB och Persiennexperten Svenska AB.

Cenero AB, Cencio AB och Persiennexperten Svenska AB (i det följande kallade bolagen) yrkar i första hand att regeringen upphäver beslutet såvitt avser mark som tas i anspråk med servitutsrätt för underjordiska anläggningar tillhörande järnvägen på berörd fastighet och förenar

förenar servitutsrätten med begränsande och förtydligande villkor. I andra hand yrkar bolagen att regeringen återförvisar beslutet till Trafikverket för inarbetande av sådana villkor i järnvägsplanen.

Hanna Bergsbjörk och Henric Bergsbjörk ser problem med en cykelväg norr om Lommavägen och förordar bl.a. att den i stället läggs på södra sidan längs hela Hjärup samt att en bullerminskande vall anläggs framför muren och diket, närmast bilvägen.

Niklas Lundin yrkar att regeringen upphäver Trafikverkets fastställelsebeslut av bl. a. följande skäl. Det saknas grundlig utredning om grundvattenpåverkan och det finns oklarheter rörande ansvarsfördelning mellan Trafikverket och Burlövs kommun. Niklas Lundin ifrågasätter ett flertal uppgifter rörande vibrationer som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen och framför invändningar mot att slänter i stället för branter mot järnvägsspåren föreslås. Niklas Lundin tar vidare upp ett flertal frågor som rör Gränsvägens utbyggnad samt bro över järnvägen. Därutöver har Niklas Lundin yrkat om inhibition i avvaktan på slutligt beslut.

Trafikverket har yttrat sig över överklagandena den 28 juni 2016 och bl.a. anfört att den föreslagna servitutsrätten på bolagens fastighet har utretts ytterligare och kan begränsas med alternativa byggmetoder. Trafikverket föreslår därför att regeringen ändrar fastställelsebeslutet så att servitutsrätten begränsas. Vidare har Trafikverket anfört att järnvägsplanen endast omfattar utbyggnad av cykelväg längs Lommavägen på den del som ansluter till Banvallsvägen. Cykelvägens fortsättning österut, förbi Hanna och Henric Bergsbjörks fastighet, hanteras i ett annat pågående planläggningsprojekt.

Regeringen beslutade den 14 juli 2016 att inte vidta någon åtgärd med anledning av Niklas Lundins begäran om inhibition.

En skrivelse har därefter inkommit från bolagen som hemställer att regeringen anmodar Trafikverket att förklara hur servitutsrätten ska regleras vid kommande lantmäteriförrättningar och entreprenadupphandlingar för att undvika skada.

Även Niklas Lundin har inkommit med ytterligare en skrivelse i vilken han föreslår att samtliga frågor som han har väckt i ärendet tas upp till prövning.

Trafikverket har, som svar på remiss om yttrande i ärendet med anledning av bolagens skrivelse i fråga om servitutsrättens avgränsning, kommit in med en skrivelse daterad den 11 september 2016. I skrivelsen förslås att fastställelsebeslutet ändras enligt tidigare yttrande, förtydligat med den information som framgår av en till skrivelsen bifogad skiss.

Bolagen har därefter inkommit med ytterligare en skrivelse där de bl.a. vidhåller att Trafikverket bör inkomma med ett nytt förslag rörande vibrationsrestriktioner.

Skälen för regeringens beslut

Regeringen noterar att en utbyggnad av Gränsvägen i Åkarp sker med stöd av detaljplan. Det överklagade beslutet omfattar alltså inte den vägens utbyggnad och därmed sammanhängande frågor. Vad Niklas Lundin anført i dessa avseenden bör därför inte tas upp till prövning.

Det har inte framkommit några omständigheter i ärendet som föranleder regeringen att upphäva det överklagade beslutet. Med anledning av bolagens yrkanden och Trafikverkets förslag finns dock skäl att ändra järnvägsplanen i fråga om servitutsrätt för underjordiska järnvägsanläggningar på bolagens fastighet som begränsas på det sätt som framgår av *bilaga 1*. Överklagandena i övrigt bör avslås.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Elisabet Bodin

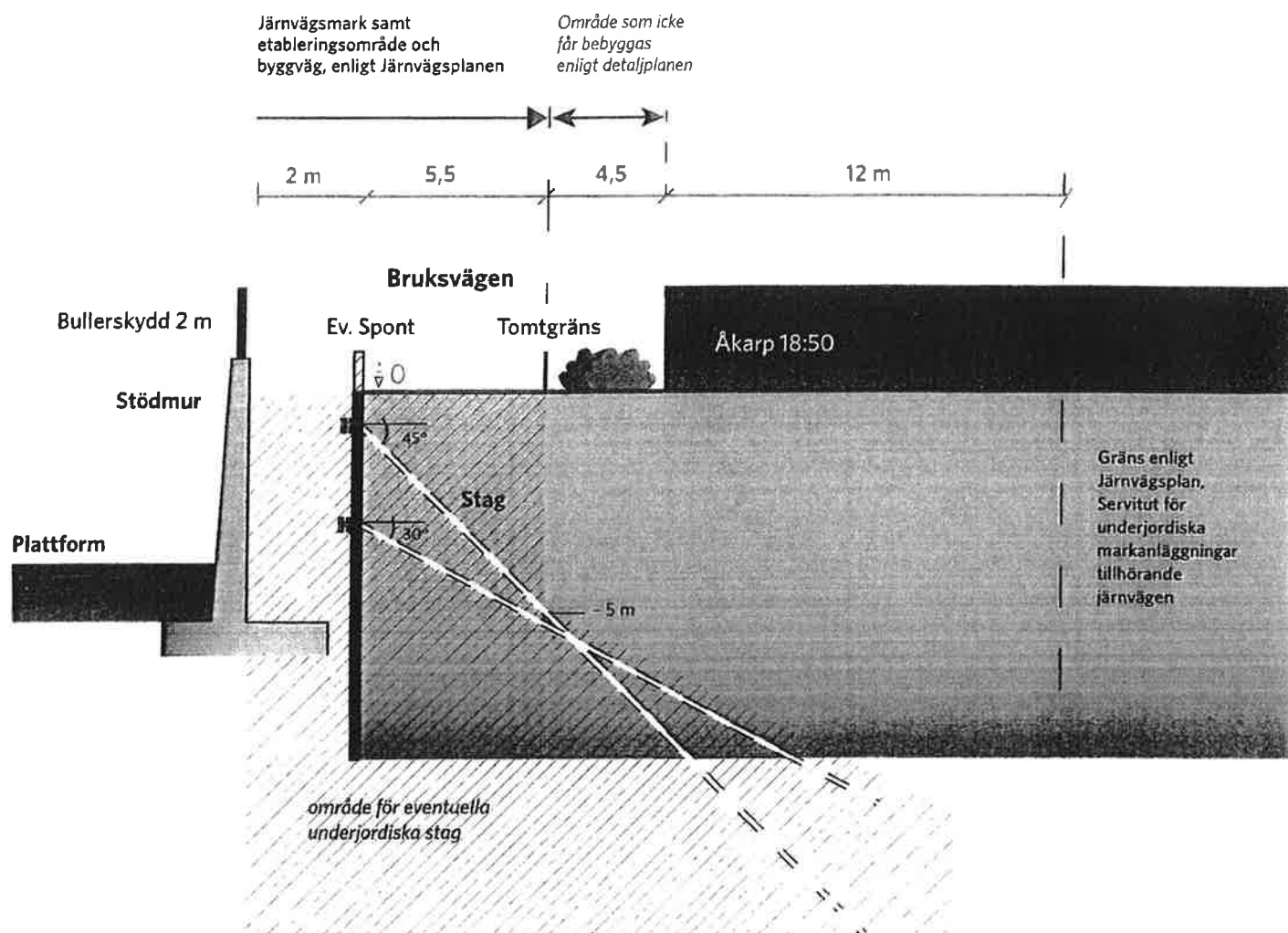
Likalydande till

Cenero AB, Cencio AB och Persiennexperten Svenska AB genom
ombudet advokaten Mats Palmgren, Advokatfirman VICI AB, Box
1209, 221 05 Lund

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Miljö- och energidepartementet/Me
Kulturdepartementet/KL
Näringsdepartementet/FÖF och JM
Trafikverket (+ prövade handlingar, dnr TRV 2015/78629)
Trafikverket Region Syd
Länsstyrelsen i Skåne län
Burlövs kommun
Lomma kommun
Staffanstorps kommun

Stödkonstruktion för Stambanan vid fastigheten Åkarp 18:50



Det finns flera möjliga lösningar för de underjordiska markanläggningar som tillhör järnvägen. Bilden visar det alternativ till lösning som har störst påverkan på fastigheten med stag närmast markytan.

Trafikverket kommer i byggskedet att ställa krav som innebär att entreprenören ska bedriva arbetena med så lite olägenheter som möjligt för fastighetsägare och fastigheter exempelvis genom buller, vibrationer, damm och nedstänkning.

Vid allt arbete sprängning, packning o d ska fastigheter som ligger inom bedömt riskavstånd besiktigas.

Entreprenören och beställaren avgör gemensamt vilka fastigheter som berörs.

Generellt gäller att vibrationer under byggtid inte får överskrida riktvärden enligt SS025211 "

Vibration och stöt- Riktvärden för vibrationer i byggnader orsakade av påhning, spontning, schaktning och packning"

Restriktioner med hänsyn till vibrationer sättes på utvalda byggnader, varvid vibrationsmätning kommer att utföras.

Den aktuella fastigheten har identifierats som särskilt känslig och utredningar har påbörjats för att fastställa om särskilda restriktioner skall gälla för fastigheten, tex i form av lägre riktvärde på vibrationer än de ovan nämnda.

Ärendenummer
TRV 2015/78629

BESLUT



TRAFIKVERKET

Sidor
1(17)

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-00-110-011, 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.

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 Arlov 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 fyrsåret 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 fyrsåret.

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

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

Utformningen av Lomnavägen 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 detaljplanlagt 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 Lomnavägen 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 Lomnavägen i Arlöv breddas åt väster för två nya spår för Södra Stambanan samt sidoflyttat spår för Lomnabana.

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

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 Lomnavägen i Arlöv förses med bullerskyddsskärmar.

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

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 fordons- trafik, men även för att byggtrafiken ska ges möjlighet att nå arbetsytor på vardera sidan om spår- området.

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.

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.

Permanent 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 Arlov, 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 inomhusriktnivåerna.

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 uppräkningsstal 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.

Nedsänkningen vid Hjärlup medför att spårtrafikbullret vid skolmiljön minskar med 5-10 dBA, så att aktuella riktvärden klaras. Sänkningen av spårerna 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, erbjödanden

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 Hjärlup, öster om Banvallsvägen, föreslås att en befintlig bullerskyddande mur kompletteras på en delsträcka med en cirka 0,7 m hög genomsiktig 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 Hjärlup

Efter genomförda åtgärder kommer 14 bostadshus i Hjärlup, 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 Hjärlup, 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.

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.

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, Banvällsvägen, antagen den 25 april 2016.

När de ovan nämnda detaljplanerna vunnit lag kraft byggs Vragerupsvägen och Banvällsvägen 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 gatemark för Gränsvägens utbyggnad. Den berör även mark med servitutsrätt till järnvägsfastigheten och mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden:

- del av Gränsvägen i Åkarp.

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