

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Roos Marlene, WSP	2015-11-09	1
Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer	Projektnamn
	10208082	Lund-Flackarp
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från Öppet Hus		

Inkomna synpunkter från Öppet Hus gällande järnvägsutbyggnad mellan Lund-Flackarp med tillhörande nybyggnation av pågatågsstation

Onsdagen den 14 oktober hölls ett Öppet Hus på Grand Hotel i Lund. Många intresserade dök upp och visade stort engagemang för frågan. Här följer en sammanfattning av de synpunkter som kom fram under eftermiddagen och kvällen.

Två spår till fyra

Många besökare hade funderingar kring det faktum att det ökade spårantalet från två spår till fyra upphör innan Lunds Central, närmare bestämt vid Svanevägen vid Armaturkurvan. ”Kommer det inte att bli trafikstockning då?” eller ”Vad är det för mening att gå till två spår vid Armaturkuvan?” är några av de synpunkter som kom fram. Någon undrade om tågen kommer att stanna vid armaturkurvan där det övergår till två spår. Några föreslog att vi ska riva Armaturfabriken för att lägga fyra spår där, medan andra vill bevara den som ett kulturminne.

Det råder även en viss tveksamhet bland boende kring huruvida denna utbyggnad är tillräcklig för att möta upp mot det ökade antal resande.

Trafikverket svarade att man tittat på vilka framtida behov det finns på spåret fram till år 2040. De behov som kan ses i dessa prognoser kan tillgodoses genom att bygga ut till fyra spår på den sträcka som nu är föreslagen. Kapacitetsmässigt behövs inte en större utbyggnad. Med detta projekt görs precis så mycket ombyggnad som behövs för att klara kapaciteten till 2040, men den kommer inte att försvåra för en eventuell framtida ombyggnad.

Ett flertal besökare förordade nedgrävning av järnvägen och Lund Centralstation, någon undrar hur denna utbyggnad påverkar kommande planer medan en annan besökare menar att ”Lunds kommun driver program som gör det svårt att öka kapaciteten. Man planerar för ombyggnader som kommer förhindra möjligheterna att ansluta underjordiskt.”

Trafikverket svarade att de fått i uppgift att öka kapaciteten på sträckan, vilket man planerar att göra genom att bygga fler spår och genomföra vissa trimningsåtgärder såsom tex att byta ut vissa växlar. En tunnel innebär att järnvägen inte är så stor barriär i staden längre, men ökar inte kapaciteten. Trafikverket planerar därför inte för en tunnel genom Lund.

En fråga lyftes även kring om det norr om Lund finns möjlighet att ta hand om alla tåg som utbyggnaden i söder leder till, om det finns tillräckligt med spår och om man kan reservera ytor för fler spår. Någon undrade om man kan anlägga kolonilotter som reserv för utbyggnad till järnvägen norr om staden. Andra påtalade att deras hus ligger nära spåren norr om Lund och att de påverkas av den ökade tågtrafiken. De undrar vem som ansvarar för att åtgärda detta.

Trafikverket svarade att beräkningar visar att den utbyggnad man planerar för nu inte medför problem norr om Lund. I någon detaljplan har kommunen reserverat mark för ytterligare ett spår, men Trafikverket reserverar inte mark om man inte vet att utbyggnad kommer behövas inom

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Roos Marlene, WSP	2015-11-09	1

rimligt tid. Stora tomma ytor mitt i centrum skulle annars kunna skapa en stadsmiljö som kanske inte skulle vara så trevlig.

En utbyggnad av kapaciteten på en delsträcka kan i vissa fall leda till att kapaciteten totalt höjs över en mycket längre sträcka än bara den som byggs om. Man kan ställa sig frågan hur många som ska erbjudas åtgärder. Trafikverket har i dessa fall bestämt att åtgärder ska göras för de fastigheter som berörs av planen och här är kraven mycket höga vad gäller exempelvis bullerskyddsåtgärder. Utanför planen finns också ett åtgärdsprogram för att minska bullerpåverkan, men dessa krav är inte så höga som när man bygger nytt. Om man anser att trafiken har lett till skador på sin egendom, så kan man lämna in sina synpunkter till Trafikverkets kundtjänst för vidare hantering.

Ett par besökare ifrågasatte om denna utbyggnad till fyra spår kommer fungera för eventuella framtida snabbtåg.

Trafikverket svarade att de tankar som finns om snabbtågen är att de ska ansluta någonstans norr om Lund. Söder om denna sträcka kommer tågen att gå på befintlig järnväg, dvs Södra stambanan, och följa de hastighetsbegränsningar som gäller för denna. Det är beräknat att utbyggnaden leder till att maximalt 26 tåg i vardera riktningen kan trafikera sträckan. Snabbtågen kommer vid en eventuell framtida utbyggnad inrymmas i dessa tåg.

Godstrafik

Det framfördes en del synpunkter på godstrafiken och önskemål framkom på att dra nya spår för godstrafiken utanför staden. Någon vill lägga dessa väster om Lund, någon vid ESS, en annan undrade om det finns planer på att flytta all godstrafik till Lommabanan.

Trafikverket svarade att många kommuner har önskemål om ett yttre godsspår, men det är generellt inte samhällsekonomiskt lönsamt att endast bygga ut för godstrafiken. Trafikverket har fått i uppgift att öka kapaciteten på Södra stambanan. Att lyfta bort godstrafiken från Södra stambanan hade i detta fall inte räckt för att öka kapaciteten. Efter att ha genomfört olika utredningar har man kommit fram till att en kapacitetshöjning sker enklast och billigast om det byggs ut nya spår bredvid befintliga spår. Trafikverket har därför inga planer på godsspår utanför Lund.

Södra stambanan är Sveriges pulsåder för godset. Godstrafiken på Lommabanan och Södra stambanan har olika målpunkter, det går därför inte att leda godstrafik från Södra stambanan till Lommabanan.

Någon undrade om vi förväntar oss någon ökning av godstrafiken och några besökare är oroliga för farligt gods och vad det är som transporteras på järnväg.

Trafikverket svarade att prognoserna för godstrafiken är stabil och det finns plats för den godstrafik som man ser behovet av idag på denna delsträcka. Trafikverket vet vilken typ av tåg som trafikerar nätet och var de befinner sig, men för ingen statistik och gör heller inte några sammanställningar över vilka ämnen som transporteras var.

En besökare säger att godstrafiken som ska gå igenom Lund C stannar och står still på flera ställen. Hen undrar varför detta sker och om man kan planera för att slippa dessa stopp.

Den nya pågatågsstationen

De flesta besökare var positiva till att det ska byggas en ny pågatågsstation, och någon undrade hur många tåg som planeras stanna vid stationen samt hur stor ytan den kommer att ta i anspråk. Det råder olika åsikter kring var stationen ska placeras. En del vill placera den vid nuvarande gång-/cykeltunnel, medan andra föredrar ett mer nordligt stationsläge närmare arena, badhus och

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Roos Marlene, WSP	2015-11-09	1

stadspark. Några föredrar ett sydligare läge nära Klostergården och Klostergårdsskolan, andra vill inte ha den vid där pga. de fotbollsplaner som finns där. En besökare tipsade om att ha två tunnlar, en i varje ände av perrongen, för att på så vis öka tillgängligheten för de resande.

Ett flertal besökare nämner Åkerlund & Rausing och menar att det är den ideala platsen då tåg har stannat där tidigare och där även finns en parkeringsplats som kan byggas ut för att möjliggöra för exempelvis en pendlarparkering.

Det framkommer även att vissa besökare önskar längre perronger för att ta kunna hantera längre tågsätt i framtiden, medan andra lyfter säkerhetsaspekten som ett osäkerhetsmoment. ”Det är inte byggt för säkerhet i dag. Det är ofta driftstörningar pga folk på spåret. Det borde exempelvis inte vara möjligt att på stationen kunna hoppa ner och ställa sig framför ett tåg. ”

Trafikverket har ännu inte beslutat placeringen eller utformningen för den nya stationen och kommer beakta inkomna synpunkter i det fortsatta arbetet.

Ljudnivån utmed spåren

Flera besökare tycker redan idag att de utsätts för besvärliga ljudnivåer från järnvägen. En del störs av buller, andra av att ”skenorna sjunger”. De flesta menar att det är värst när godstågen passerar. Boende på Klostergården tycker att bullret förstärks av att ljudet studsar mot industribyggnaderna på andra sidan spåren. Någon störs av vibrationer och en annan tycker att det uppstår någon form av ”resonans” när tågen kör på bron över Höje å och man undrar om bullernivån minskar med sänkt hastighet.

När det gäller bullerskydd undrar man om det blir bullervallar eller skärmar. Någon påpekade att det inte finns plats för vallar, en annan vill undvika vallar eftersom man är rädd om grönskan utmed spåren. En besökare befarar att hen kommer känna sig instängd med ett plank nära huset, medan en besökare tipsar om att utgå från den tegelarkitektur som finns i området kring Målarvägen och använda sig av den vid utformningen av bullerskyddet.

Fortsatta utredningar ska visa vilket behov det finns av bullerskydd, därefter får det tas fram förslag till skyddsåtgärder. Det är därför ännu inte beslutat omfattningen av dessa, dess utformning eller placering. Trafikverket kommer ta med sig inkomna synpunkter i det fortsatta arbetet.

Grönstråk och miljö

Många besökare är måna om att bevara grönområdena runt spåren. ”Lunds kommun har så lite grönstråk. Det är synd att ta det gröna i anspråk.” och ” Det finns inte så mycket grönområden i Lund så var rädd om de som finns runt den nya stationen.” är några av de synpunkter som kom fram. Andra besökare menar att grönstråken bör ses över utifrån ett trygghetsperspektiv. Man tycker att de är för täta och för dåligt belysta.

Fler besökare lyfte naturen och grönområdena kring Höje å som något man vill bevara och någon vill gräva ned elgatan som går över ån.

Trafikverket kommer planera för en säker korsning vid Höje å. Nedgrävning av elgatan ingår inte i detta projekt.

Övriga synpunkter kommer att beaktas i det kommande arbetet.

Cykelvägar

I samband med resonemanget kring järnvägen framkom även synpunkter på cykelvägarna i det aktuella området. Någon vill ha ett avstånd mellan järnvägen och en ny cykelväg, en annan säger: ”Ni pratar om att placera ett cykelstråk parallellt med spåret. Hur attraktivt är det att ligga nära järnvägen, har ni tänkt på det?” medan en tredje föreslår en bred dubbelriktad cykelväg på båda sidor om spåret.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Roos Marlene, WSP	2015-11-09	1

En boende i området vid Målarevägen påpekade att cykeltrafiken borde öka från Värpinge mot Klostergården vid öppnandet av den nya stationen. Han säger att det redan är mycket cykeltrafik på villagatorna och att det inträffar incidenter mellan cyklister och biltrafik på de trånga gatorna. Han förslog en ny cykelväg längs Maskinvägen med koppling mot Trollebergsvägen.

Någon vill ha en bra cykelväg från Klostergården in till centrum, och en boende i Rådmansvången ansåg att cykelvägen längs Ringvägen är alltför smal under järnvägsbron och bör breddas vid utbyggnad.

Ett par besökare undrar över det nya supercykelstråket och vilka tankar det finns kring det. Man undrar hur korsningarna kommer att se ut, och är orolig för om barnen ska våga korsa detta när cyklister kommer i hög fart.

Trafikverket kommer att behandla korsande gång- och cykelvägar med järnvägsspåret samt eventuellt nya passager invid en ny station. Snabbcykelspåret kommer inte behandlas i järnvägsplanen. Samarbete kommer ske med Lunds kommun, som är ansvarig för gång- och cykelvägar utmed det kommunala vägnätet.

Spårens placering

Flera besökare undrade var spåren kommer att dras, på vilken sida av de befintliga spåren de kommer att placeras. Några föreslog en dragning väster om spåren, någon var orolig för Lidl-butiken, medan en annan person påpekade att det har lagts en ny fjärrvärmeledning öster om befintligt spår från gång- och cykelport vid Klostergården upp till Ringvägen. En annan besökare menar att utbyggnad norrut gör att det blir väldigt trångt.

Boende i koloniområdet norr om Ringvägen var orolig för intrång i området och för att kolonilotter kan försvinna. Man undrade hur mycket av koloniträdgårdarna som kommer tas i anspråk under byggtiden och vad som händer om spåren ska dras där kolonilotter ligger, vem som löser in dessa.

En besökare undrade om förhandlingarna är klara gällande ersättning till de markägare som drabbas.

Synpunkter framfördes på att det är svårt att röra sig mellan västra och östra sidorna av järnvägen, och förslag framfördes på att lägga spåren vid parkeringen vid parkeringshuset och inte ta kolonilotter i anspråk.

En besökare påpekade att det idag saknas stängsel längs en del av järnvägen vid Åkerlund & Rausing och några andra undrade om det finns planer på att använda Tetra Paks järnvägsspår.

Trafikverket svarade att det ännu inte är bestämt var de nya spåren kommer att placeras i förhållande till de befintliga, ett av syftena med detta möte är att få in synpunkter på spårens placering.

Det kommer behövas vissa tillfälliga ytor under byggtiden Trafikverket kommer eftersträva att huvudsakligen lägga dessa på kommunal mark, liksom etableringsytor mm. Trafikverket önskar att bygga ut denna (Flackarp-Lund) sträcka samtidigt som järnvägsutbyggnaden för Flackarp-Arlöv sker, för i så fall kan man samutnyttja de stora upplagsytor mm som är reserverade för den södra delsträckan. Trafikverket försöker göra så små ingrepp som möjligt om det är privata intressenter, men kan inte garantera att kolonierna inte kommer att beröras.

Först efter det att Trafikverket utrett vilken mark som kommer tas i anspråk kommer kontakt tas med markägare rörande ersättning.

Det finns i dagsläget inga planer för industrispåret mot Tetra Pak.

Tidplan och trafik under byggtiden

Många besökare undrade när spårutbyggnaden och pågatågsstationen kommer vara klara och hur

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Roos Marlene, WSP	2015-11-09	1

trafiken kommer att påverkas under byggtiden. Någon undrade när vi börjar bygga ut från Arlov och några framförde sin oro för att inte kunna ta sig till badet under ombyggnadstiden.

Man börjar utbyggnaden av Flackarp-Arlov 2017 och sträckan Flackarp-Lund ungefär 2019. Under ombyggnaden kommer man att ha temporära spår för att kunna köra fullt ut eftersom anläggningen ska vara i full drift under hela byggtiden, men sidospåren kommer ha något sänkt hastighet. Det kommer bli en liten tidsökning på sträckan, men denna kommer att läggas in i tidtabellerna så att man ska veta när tåget kommer. Det kommer bli konsekvenser även för gående, cyklister och bilister, men projektet har inte kommit så långt att man kunnat studera dessa ännu. Målet är att man ska kunna nå sina målpunkter även under byggtiden, men det kan i vissa fall komma att innebära vissa omvägar.