

Projektet Kävlinge-Arlöv

Om järnvägssträckan Kävlinge-Arlöv

Från Kävlinge i norr till Arlöv i söder sträcker sig Lommabanan. I Arlöv ansluter den till Södra stambanan. Lommabanan öppnades för trafik år 1886, är enkelspårig och 19 kilometer lång. Banan är en viktig del av Godsstråket genom Skåne (som sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg). Godsstråket genom Skåne är även av riksintresse för kommunikationer och är en del av den av EU utpekade korridoren Stockholm – Palermo.

Lommabanan går genom Kävlinge, Lomma och Burlövs kommuner. I december 2015 öppnades tunneln genom Hallandsåsen för trafik. Lommabanan fick därmed en ökad betydelse för godstrafiken med ca 26 godståg per dygn.

	Trafikprognos		
	2016	2022	2030
Godstrafik	26	21-25	22-26
Persontrafik	0	38	38

Ökad kapacitet - persontrafik tillsammans med godstrafik

Syftet med projektet Kävlinge-Arlöv är att möjliggöra persontrafik med timmestrafik på Lommabanan, med bibehållen kapacitet för godståg. Ett införande av persontrafik på Lommabanan har diskuterats under lång tid och det finns starka önskemål om detta från berörda kommuner samt Region Skåne/Skånetrafiken. Även Trafikverket anser att det är önskvärt att trafikera banan med persontrafik, under förutsättning att åtgärder vidtas som säkrar godstrafikens utveckling.

Sträckan Kävlinge - Arlöv har utretts under lång tid. De åtgärder som nu är aktuella har sin bakgrund i bland annat nedanstående utredningar:

- Förstudie ”Kapacitetsförstärkning på Lommabanan”, slutrapport inklusive Banverkets ställningstagande, 2001-12-31.
- Val av lokaliseringsalternativ (f.d. Järnvägsutredning) för ”Lommabanan, Kävlinge-Arlöv”, Trafikverket, 2014-03-03, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och gestaltungsprogram.

Vad ska byggas?

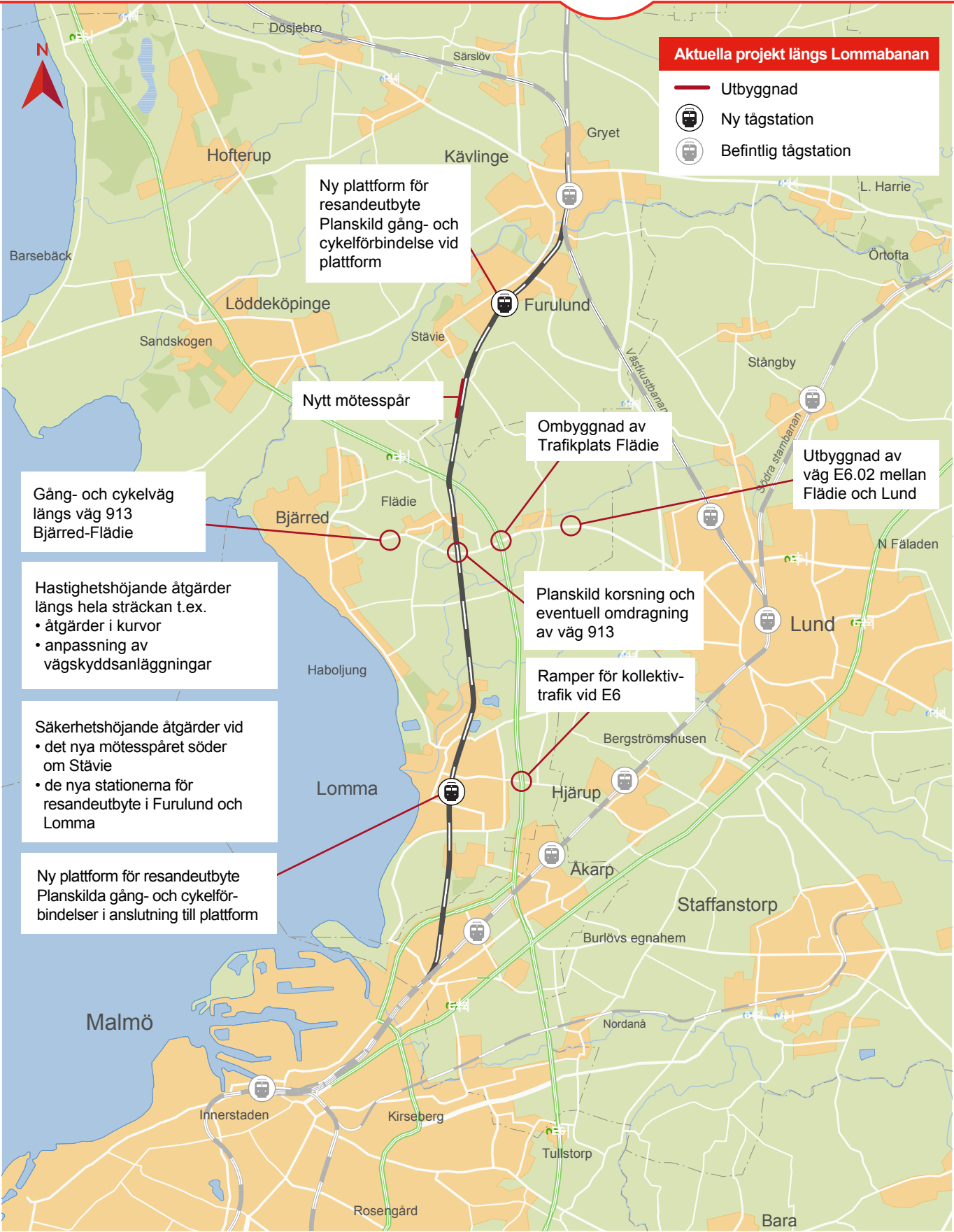
För att kunna öppna Lommabanan för persontrafik behöver ett mötesspår byggas söder om Stävie. Stationer för resandeuppehåll kommer också byggas i Lomma och Furulund. Plankorsningar kommer behöva stängas, anpassas för högre hastigheter eller göras planskilda.

Hur ska banan trafikeras?

Pågatågen börjar trafikera sträckan 2020 enligt nuvarande planering. Tågen kommer att gå en gång i timmen under dagtid på sträckan Kävlinge–Furulund–Lomma–Malmö. Totalt sett planeras det för 38 pågatåg per dygn, båda riktningarna sammanräknade.

Lommabanan kommer att uppgraderas för högsta tillåtna hastighet 160 km/tim. Pågatågen som stannar i Furulund och Lomma kör inte fortare än 100 km/tim inne i samhällena eftersom de ska bromsa och accelerera i samband med uppehållen vid stationerna. Godstågen kör sällan fortare än 100 km/tim.

Preliminär tidplan för byggnation av Lommabanan och närliggande projekt.



Översiktskarta, planerade åtgärder längs Lommabanan

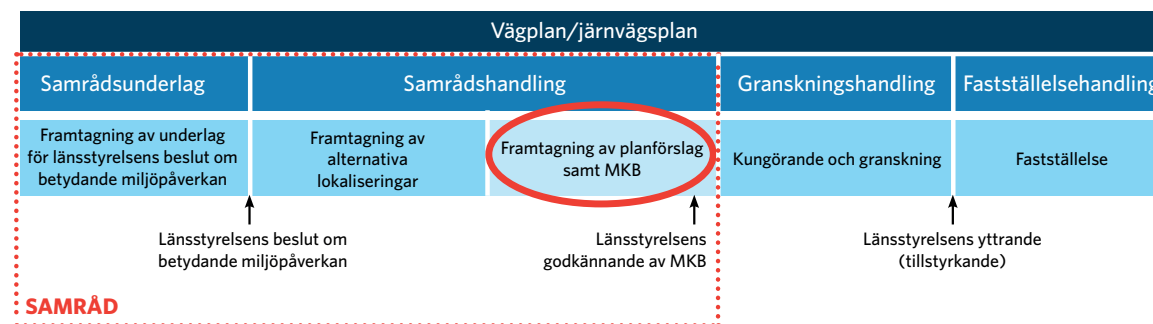
Nytt mötesspår i Stävie

Kävlinge-Arlöv

Vad är en järnvägsplan?

En järnvägsplan tas fram som en del i Trafikverkets process för att kunna bygga ett mötesspår i Stävie. Järnvägsplanen består av ett flertal handlingar, bland annat plankartor, planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

I järnvägsplanen fastställs utformning och slutgiltig sträckning av järnvägsanläggningen, inklusive utförande av olika skyddsåtgärder, samt vilken mark som berörs. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverkets avdelning för planprövning. När planen är fastställd finns möjlighet att överklaga. Ett överklagande hanteras av regeringen.



Vad händer nu och hur kan jag påverka?

Planeringsskedet genomförs under 2016. Under 2017 fastställs järnvägsplanen av Trafikverket. Fastställelsebeslutet kan överklagas av sakägare. Efter att planen är fastställd kan upphandling av entreprenör påbörjas. Byggskedet bedöms genomföras under 2019/2020.

Samråd sker i maj 2016 då det finns möjlighet att lämna synpunkter. Även vid den slutliga granskningen/utställelse som sker i november 2016 finns möjlighet att lämna synpunkter vilka då ska vara skriftliga. Fastighetsägare m fl kommer att informeras per brev om när och var granskningshandlingen kommer att vara tillgänglig och en annonsering kommer att ske med motsvarande information i lokal dagstidning. Utöver de mer formella samrådstillfällena är du naturligtvis också välkommen att höra av dig till oss med frågor och synpunkter.



Vad händer med min mark?

En lagakraftvunnen järnvägsplan ger tillträde till **all** mark som redovisas i planen. Den som bygger järnväg har rätt att lösa in mark som behövs permanent för järnvägsändamål (4 kap. 1 § LBJ). Järnvägsplanen ger också skyldighet att lösa in mark om fastighetsägare begär det (4 kap. 2 § LBJ).

Alla påverkade, så som fastighetsägare, arrendatorer, nyttjanderätts- och servitutshavare ersätts för marken som tas i anspråk, både permanent och tillfälligt. Ersättningen består av marknadsvärdesminskningen som intrånget innebär, plus ett påslag på 25 % utöver detta. Alla påverkade ska hållas skadelösa. Om avtal inte nås förrän långt efter påbörjad byggnation, räknas alltid beloppet upp med ränta och index från den faktiska tillträdesdagen fram till dagen för utbetalning.

Utifrån vilka parametrar beräknas ersättning?

- Markvärde
- Försvårad brukning
- Förlängda ägoavstånd
- Passage av väg
- Försvårad betesdrift och ökat stängselbehov
- Anpassningskostnader
- Påverkan tomtanläggningar: träd, buskar, staket
- Annan skada (t.ex. skördeskador)

Trafikverket kan göra anspråk på mark i samband med utbyggnad av järnväg på tre olika sätt beroende på hur marken ska användas.

Markanspråk med äganderätt.

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråket krävs för att ge plats åt det nya mötesspåret och övriga tillhörande anläggningsdelar. Exakta anspråken kommer framgå av planritningarna.

Markanspråk med servitutsrätt

Den mark som tas i anspråk med servitutsrätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som kan kombineras med annan markanvändning. Exempel på markanspråk med servitutsrätt kan vara servitut för serviceväg vilket ger Trafikverket rätt att nyttja väg för tillgänglighet till järnvägsanläggningen.

Markanspråk med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behövs mark för tillfälliga upplag och åtkomst till järnvägsområdet. Marken behövs för att arbetena ska kunna bedrivas så effektivt som möjligt. Den mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas.



Ortofoto över befintlig järnväg i Stävie

Nytt mötesspår i Stävie

Kävlinge-Arlöv

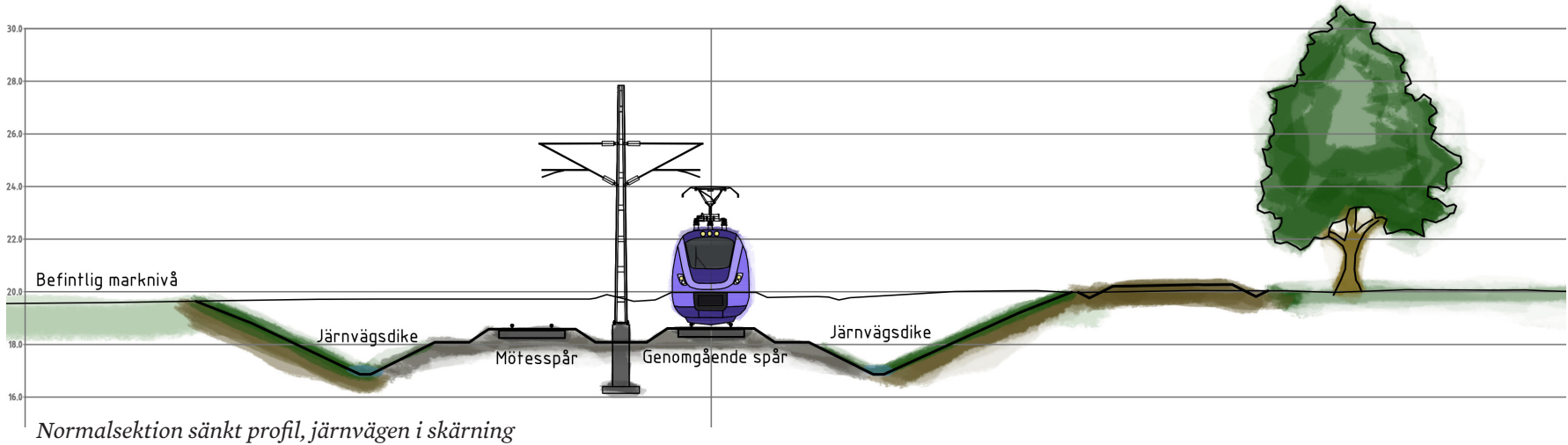


Norra delen av mötesspåret

I norra delen av området ligger befintlig bankropp i nivå med omgivande terräng. För att kunna erhålla parallella spår med acceptabel lutning för ett mötesspår, föreslås en profilmörändring av befintligt spår som påbörjas direkt efter norra växeln. Järnvägen kommer därför att gå i skärning, se sektion nedan. Det befintliga spåret kommer att sänkas på en sträcka om ca 660 m med som mest upp till ca 1.9 m.

Vid läget för mötesspåret är de befintliga kontaktledningsstolparna placerade på den östra sidan. Dessa planeras att bytas ut i samband med byggnationen av det nya mötesspåret och anläggningen utformas då med nya kontaktledningsstolpar mellan spåren. Avståndet mellan spåren kommer att vara ca 6,8 m.

En befintlig ägoväg på västra sidan påverkas till följd av att det befintliga spåret sänks och behöver parallellförflyttas något åt väster på en sträcka av ca 200 m.



Befintlig järnväg och ägoväg, foto taget i riktning norrut

Nytt mötesspår i Stävie

Kävlinge-Arlöv



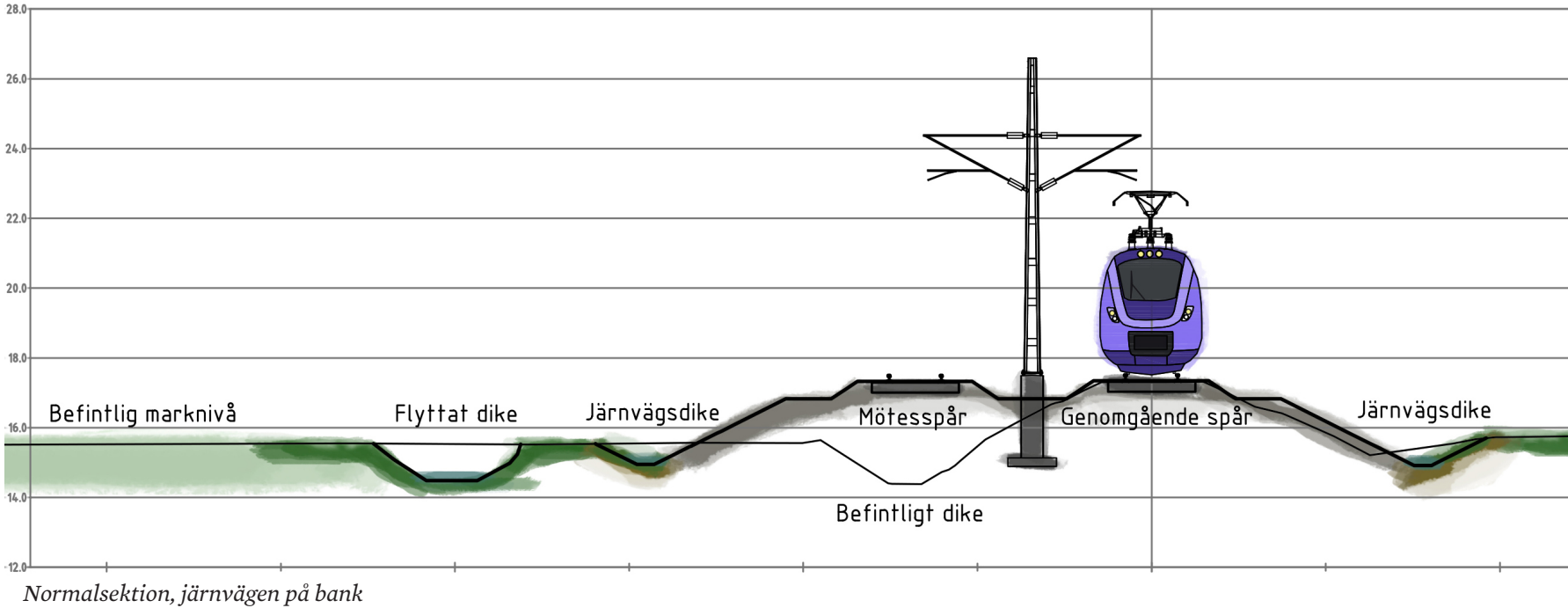
Södra delen av mötesspåret

I den södra delen av området ligger befintlig järnväg på en bank. För de sista ca 350 metrarna i söder kommer det befintliga spårets profil vara oförändrad.

I det aktuella området korsar järnvägen Stävie dikningsföretag (1961, aktnr. 12-LN-2160) samt dess båtnadsområde. Utbyggnaden av mötesspåret medför att ett befintligt dike längs järnvägens östra sida på en sträcka av knappt 100 m behöver parallellförflyttas (grävas om).

Nya växlar kommer att byggas vid ändarna av mötesspåret för att ansluta mötesspåret till befintligt spår. Åtkomst till växellägena i norr respektive söder kommer ske via serviceväg och vändplats på den östra sidan av järnvägen.

Den totala anläggningslängden blir ca 1150 m.



Befintlig järnväg på bank, foto taget i riktning söderut



Hur påverkas omgivningen under byggtiden?

Påverkan under byggtiden är för vissa miljöaspekter generellt sett större än den påverkan som järnvägen kommer att medföra under driftskedet.

Byggskedet i projektet bedöms pågå under ca 6 månaders tid. Påverkan består av både direkta störningar där järnvägen byggs och indirekt påverkan av exempelvis ökat antal transporter i vägsystemet.

De arbeten som kommer utföras är främst:

- Schaktning och fyllning
- Rivningsarbeten
- Transporter av massor och material
- El-, tele och ledningsarbeten
- Kontaktledningsarbeten

De allmänna miljöstörningar som arbetena ger upphov till är främst:

- Buller och vibrationer från transporter och arbeten inom arbetsområdet och från transporter på vägnätet.
- Under byggskedet kan transporter bidra till en ökning av partikelhalterna i luften. Damning från transporter och grävarbeten med mera kommer att bli aktuell på hela sträckan.
- Påverkan på mark. En del ytor kommer tillfälligt att tas i anspråk under byggtiden.
- Temporär grumling av ytvatten under byggtiden kan förekomma.

Tillfälligt nyttjande

En stor del av arbetet med att bygga mötesspåret kommer att kunna bedrivas inom det befintliga järnvägsområdet.

Under byggtiden kommer det dock att behövas etableringsområden för tillfällig uppställning av arbetsfordon, maskiner, material och bränsle.

På vissa platser kan det bli aktuellt med tillfälliga upplag av schaktmassor.

Vidare behövs provisoriska byggvägar som ligger utanför järnvägsområdet.

Följande åtgärder vidtas för att minska störningar under byggtiden:

- Den mark som tillfälligt tas i anspråk under byggtiden återställs till förutvarande skick om inget annat avtalas.
- För minskad risk för förorening av mark från arbetsmaskiner och arbetsfordon fylls bränsle på enbart på hårdgjorda ytor där möjlighet finns att samla upp eventuellt spill och läckage.
- Tillfälligt nyttjande för byggvägar används för att möjliggöra att byggtransporter inte ska komma i konflikt med oskyddade trafikanter.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Som en del av järnvägsplanen för mötesspåret i Stävie tas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram. Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet kan medföra samt bedöma dess konsekvenser - dels för människor, djur, växter, mark, vatten, luft, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med material, råvaror och energi.

Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och på miljön. Nedan följer rubriker som återfinns i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

1. SAMMANFATTNING
2. INLEDNING

2.1. Bakgrund

2.2. Projektmål

2.3. Tidigare utredningar, alternativ och beslut

2.4. Kommunala planer som berörs
3. MKB-ARBETET

3.1. Syfte

3.2. Samråd

3.3. Avgränsning

3.4. Metod för konsekvensbedömning
4. PROJEKTBSKRIVNING

4.1. Studerade och förkastade alternativ i planskedet

4.2. Utbyggnadsförslaget

4.3. Nollalternativet
5. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

5.1. Naturmiljö

5.2. Kulturmiljö

5.3. Buller

5.4. Jordbruksmark

5.5. Vatten (yt- och grundvatten)

5.6. Olycksrisk

5.7. Påverkan under byggtiden
6. ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER
7. MILJÖKVALITETSMÅL
8. SAMLAD BEDÖMNING
9. FORTSATT ARBETE OCH UPPFÖLJNING

9.1. Skydd för fornlämningar

9.2. Anmälan om vattenverksamhet

9.3. Omprövning dikningsföretag

Samlad bedömning

Den föreslagna utbyggnaden kommer att innebära både positiva och negativa effekter och konsekvenser jämfört med nollalternativet (en framtida situation där utbyggnadsprojektet inte genomförts). Exempelvis bedöms utbyggnaden innebära intrång i kulturmiljövärden som kan innebära negativa konsekvenser, medan bullerskyddsåtgärder planeras som beräknas innebära positiva effekter i form av lägre bullernivåer för boende i närheten av järnvägen. Ur naturresurssynpunkt innebär utbyggnaden att värdefull jordbruksmark tas i anspråk, vilket bedöms som negativt, medan de åtgärder som planeras för omhändertagande av dagvatten bedöms kunna ha en viss positiv inverkan på vattenkvalitet i recipienten. De negativa konsekvenserna som uppkommer ska också ställas i relation till den förbättrade kapaciteten som uppnås vilket ger möjlighet till persontrafik på järnvägen och även förväntas innebära en viss överföring av trafik från väg till järnväg.

Till höger följer en samlad bedömning för varje aspekt som tas upp i denna miljökonsekvensbeskrivning. Utgångspunkten har varit att göra en sammantagen bedömning för varje miljöaspekt inom hela planens område. Denna sammanställning redovisas i nedanstående tabell där även nollalternativet redovisas på motsvarande sätt som utbyggnadsalternativet.

	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativet
Naturmiljö		
Kulturmiljö		
Buller		
Jordbruksmark		
Vatten (yt- och grundvatten)		
Olycksrisk		

Stora negativa konsekvenser	Måttliga negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Inga eller obetydliga konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Måttliga positiva konsekvenser	Stora positiva konsekvenser
-----------------------------	--------------------------------	---------------------------	------------------------------------	---------------------------	--------------------------------	-----------------------------



Befintligt öppet dike i Stävie, väster om järnvägen.

Buller

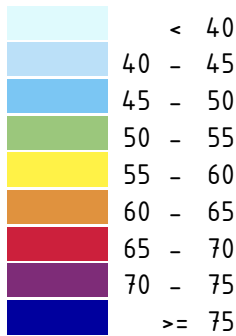
Järnvägstrafiken alstrar en del buller utmed spåren i det aktuella området.

Trafikbuller mäts i dBA enligt en logaritmisk skala. I Sverige används den ekvivalenta samt den maximala bullernivån som mått på ljudnivån från trafiken, där ekvivalentnivån är den genomsnittliga bullernivån under dygnet (Leq), medan maximalnivån (Lmax) motsvarar passagen av ett enstaka tåg, som regel ett godståg.

En fördubbling eller halvering av trafikmängden ändrar den ekvivalenta ljudnivån med 3 dBA. Den maximala nivån berörs dock inte av mängden trafik. Den tågtyp som medför mest buller bestämmer nivån.

Bullerutbredning, ekvivalent ljudnivå

Kartorna till höger redovisar utbredning av buller, med hänsyn tagen till projektets anläggningsalternativ och ekvivalent ljudnivå.



Teckenförklaring (värden i dBA)

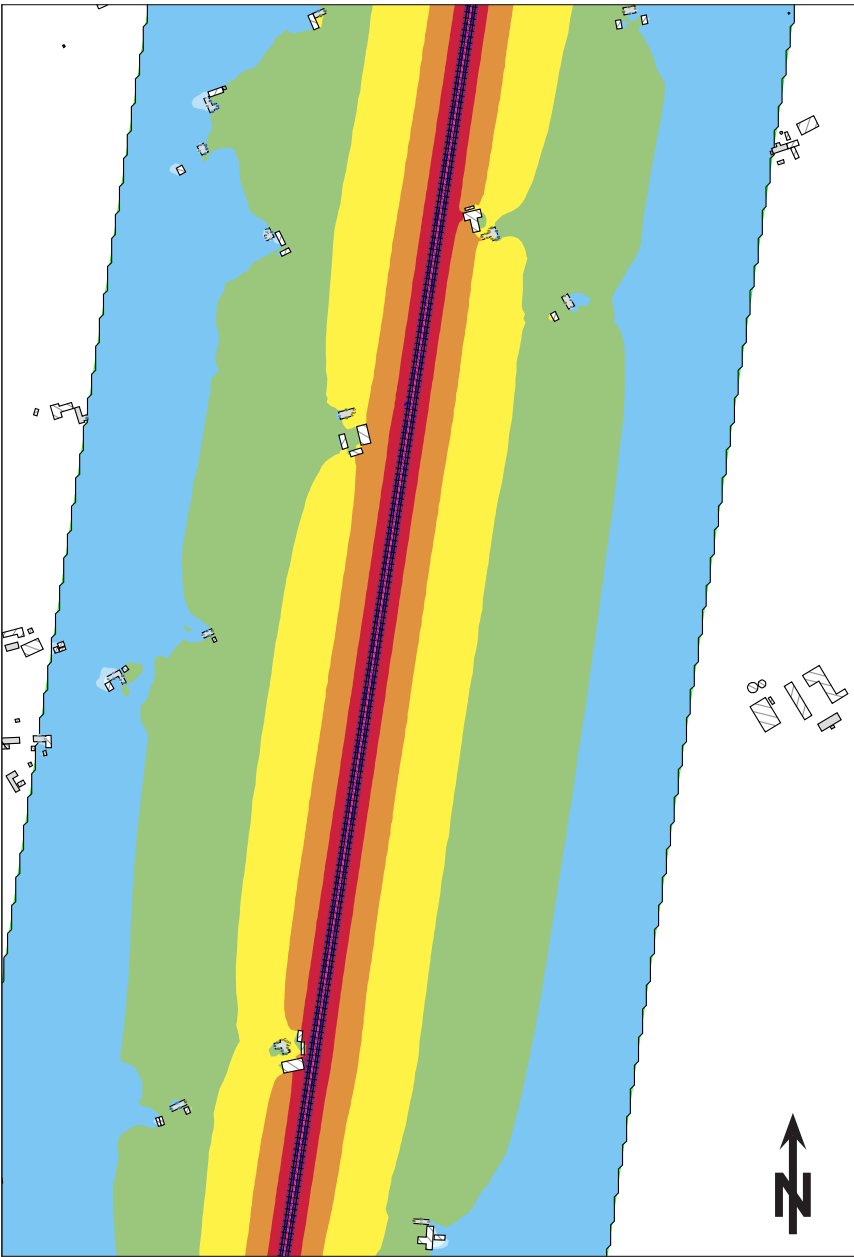
Riktvärden

Trafikverket och Naturvårdsverket har gemensamt tagit fram riktvärden för buller och vibrationer från spårtrafik. Dessa redovisas i rapporten ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik – riktlinjer och tillämpning” (Dnr: S02-4235/SA60, daterad 2006-02-01).

Vid ombyggnad av järnvägen med ett nytt mötesspår i Stävie tillämpas riktvärde för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder ska vidtas med strävan att nå ner till riktvärdena i den mån det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. Riktvärdena är alltså inte gränsvärden utan ska alltid sättas.

Riktvärden för planeringsfallet väsentlig ombyggnad av bana vid bebyggelse	Ekvivalent ljudnivå (vardagsmedeldygn)	Maximal ljudnivå (Fast)
Utomhus, uteplats	55 dBA 1) 2)	70 dBA 1) 2)
Utomhus, bostadsområdet i övrigt	60 dBA 1)	
Inomhus	30 dBA 4)	45 dBA 3) 4)

- 1) Värdena avser frifältsvärden eller till frifältsvärden korrekterade värden.
2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme.
3) Avser utrymme för sömn och vila (sovrum) under perioden 22.00-6.00 samt övriga bostadsrum (ej hall, förråd och wc). Får ej överskridas 5 gånger per natt (klockan 22.00-6.00).
4) En ”vanlig” fasad dämpar ljudet från spårtrafik med ca 30 dBA.



Ekvivalent ljudnivå 2016



Ekvivalent ljudnivå 2030, nollalternativ



Ekvivalent ljudnivå 2030, utbyggnadsalternativet

Konsekvenser

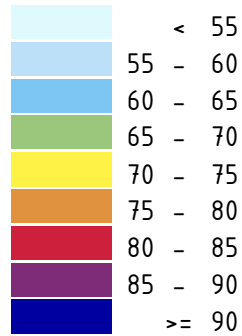
Tabellen till höger redovisar en preliminär sammanställning över antalet bostadsfastigheter med buller över riktvärdesnivå för väsentlig ombyggnad. Observera att här jämförs med riktvärdena som gäller vid väsentlig ombyggnad för att få en uppfattning om förändringen som utbyggnaden medför. För befintlig miljö (nuläge och nollalternativ) gäller andra riktvärden, men den långsiktiga målsättningen är samma som för väsentlig ombyggnad.

Fastigheter som beräknas få en tågbullernivå över något av riktvärdena utomhus vid fasad mot järnvägen ska utredas för att klarlägga de faktiska förhållandena på plats samt om det finns behov av skyddsåtgärder.

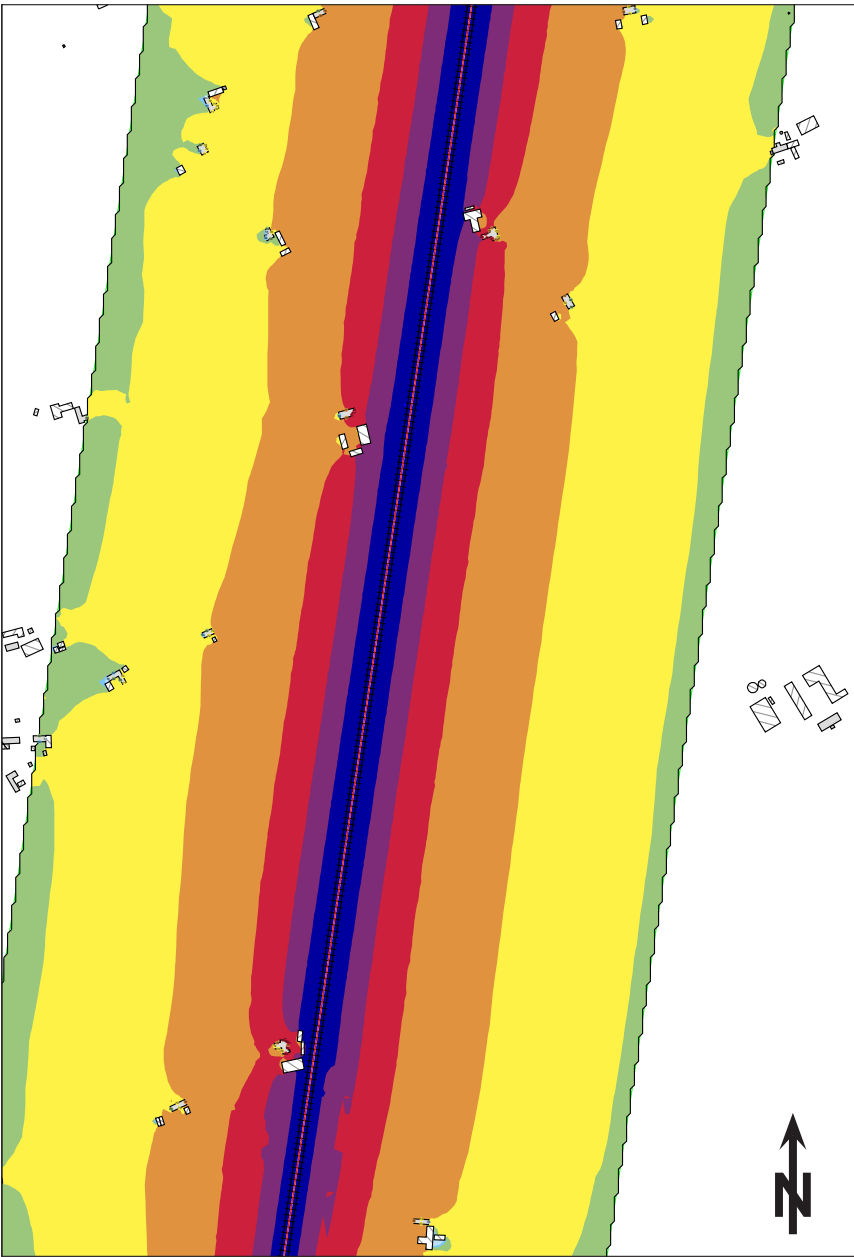
Alternativ	Antal fastigheter med ljudnivå över...		
	...Leq 55 dBA	...Leq 60 dBA	...Lmax 70 dBA
Nuläge	2	0	10
Nollalternativ	6	1	10
Utbyggnad utan åtgärder	6	1	10

Bullerutbredning, maximal ljudnivå

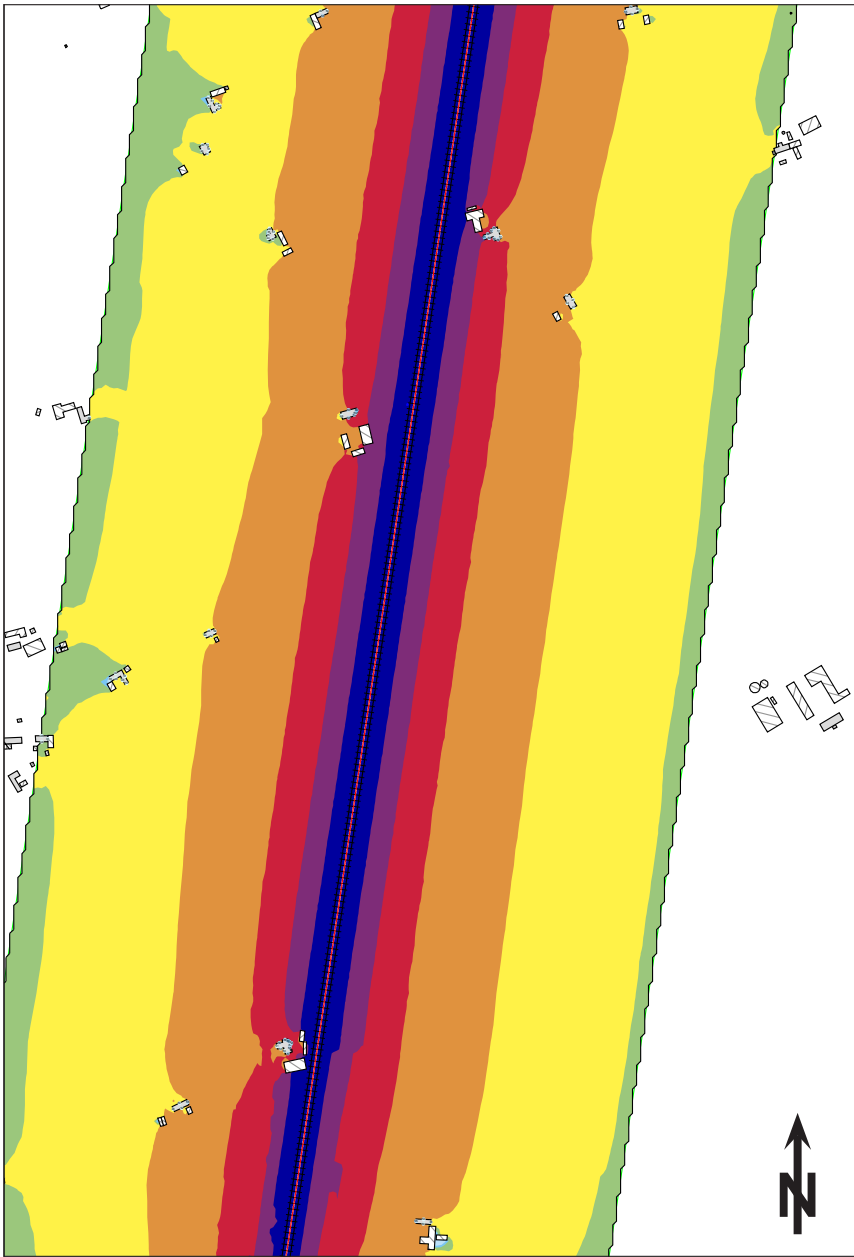
Kartorna till höger redovisar utbredning av buller, med hänsyn tagen till projektets anläggningsalternativ och maximal ljudnivå.



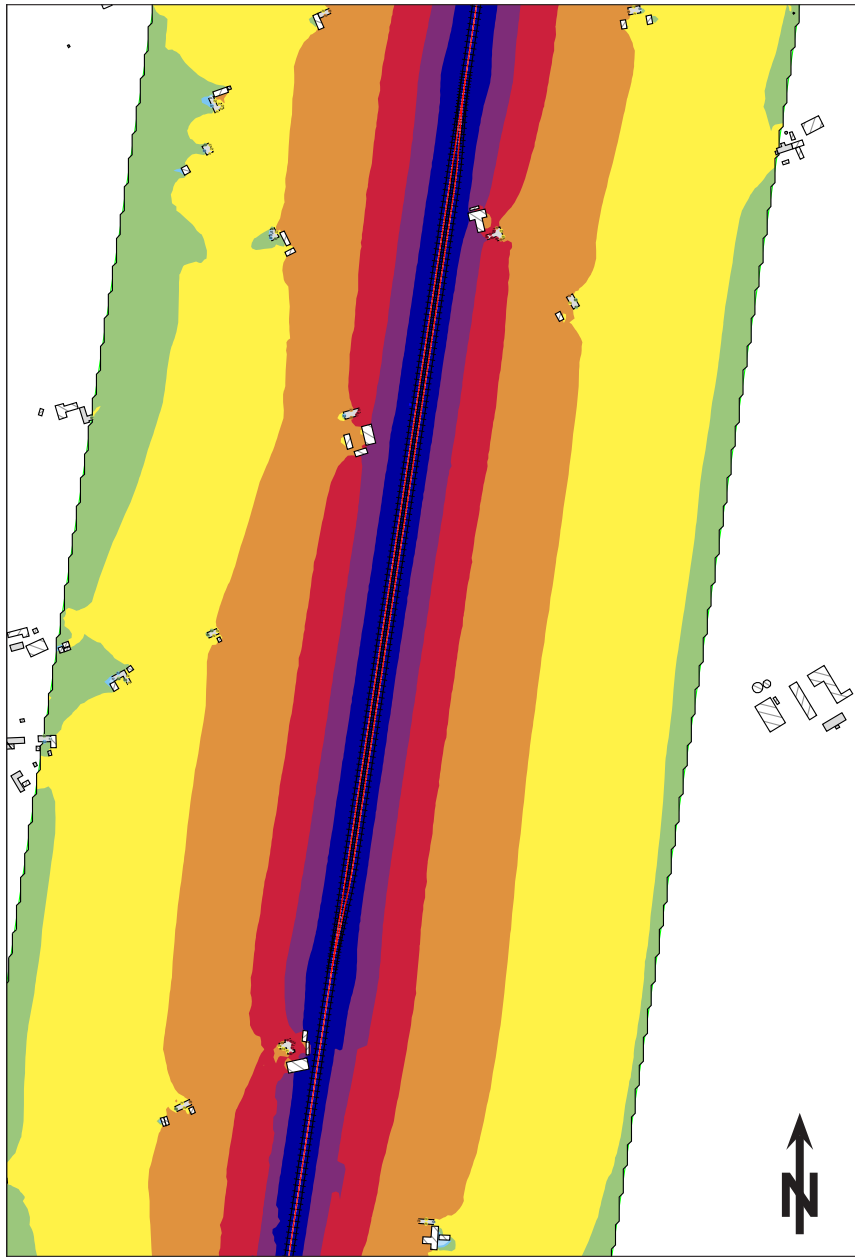
Teckenförklaring (värden i dBA)



Maximal ljudnivå 2016



Maximal ljudnivå 2030, nollalternativ



Maximal ljudnivå 2030, utbyggnadsalternativet