SWECO

SAMMANSTÄLLNING AV YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER OCH KOMMUNER UNDER PERIODEN 2014-05-05 TILL 2014-06-25

UPPDRAG	UPPDRAGSNUMMER	UPPRÄTTAD AV	UPPDRAGSLEDARE	DATUM
Järnvägsutredning Lommabanan	2212241	Sofia Caesar	Mats Fredriksson	2014-09-04

Nr	Datum	Avsändare (namn, fastighet)	Sida i bilaga	Mottagare	Yttrande
1	2014-06-19	Burlövs kommun Kommunstyrelsen Ordförande Katja Larsson Kommundirektör Lars-Åke Ståhl	1-2	Trafikverket	Burlövs kommun ställer sig positiv till valet av alternativ som möjliggör en station i Arlöv med en plattform och minst halvtimmestrafik i rusningstrafik. Förordar att plattformen byggs öster om spåren och hänvisar till kommunens översiktsplan för placeringen av stationen. Kommunen anser att utbyggnaden ska anses vara väsentlig längs hela sträckan och att bullerskyddande och vibrationsdämpande åtgärder bör utredas och vidtas för att klara gällande riktvärden. Burlövs kn anser att det är viktigt att kommunens invånare skyddas från det sammanlagda bullret från väg och järnväg. Hänsyn till närboende ska tas gällande ljud och vibrationer från inbromsande tåg, ljud från högtalare, ljus från strålkastare etc. Kommunen förutsätter att busslinjerna och stoppen till och från Arlöv inte blir färre innan Arlövs station har öppnats för trafik. Kommunen arbetar för att en överenskommelse mellan Region Skåne, Trafikverket, Lomma kommun och Burlövs kommun tas fram gällande utbyggnadsåtgärder i etapp I och II.
2	2014-06-25	Lomma kommun Kommunstyrelsen via Kommunsekreterare Christine Edenbrandt	3-14	Trafikverket	Lomma kommun är angelägen om att en god helhetslösning för Lommabanan och dess tågtrafik uppnås. Kommunen anser att utbyggnadsalternativ 6 är det bästa. Kommunen understryker att dess långsiktiga mål och krav gentemot Trafikverket är att godstågstrafiken flyttas från Lommabanan till ett yttre godsspår utanför tätorterna. Kommunen anser vidare att persontrafiken på banan ska få en sådan omfattning att den kan svara för huvudelen av det kollektiva resandet norrut och söderut från kommunen. Anser det angeläget att Trafikverket omgående utreder och vidtar åtgärder för att minimera tågtrafikens negativa konsekvenser såsom bullerstörningar, vibrationseffekter, barriäreffekter och risker. Angeläget att den fortsatta processen genomförs skyndsamt och att inaktuella uppgifter i beslutsunderlaget uppdateras och illustrationer och texter revideras så de överensstämmer med kommunens planering. Det fortsatta arbetet bör särskilt beakta läget vid Flädie by, speciellt med avseende på konsekvenser av längre bomfällningstider, konsekvenser för gång- och cykeltrafiken, konsekvenser för naturmiljö och rekreation, påverkan av buller och vibrationer, gestaltning och risker. Lomma kn anser det angeläget att ett genomförandeavtal mellan parterna upprättas.
3	2014-06-12	Kävlinge kommun via Fredrik Palm Strategisk planeringschef Kommunkansliet Strategiska avdelningen 244 80 Kävlinge	15-18	Trafikverket	Kävlinge kommun förordar det sydliga alternativet för placering av mötesspår vid Stävie. Framför att det nordliga alternativet inte är acceptabelt då det medför bullerolägenheter för boende samt kan komma att negativt påverka kommunens framtida utvecklingsmöjligheter av Furulund. Kommunen uppmanar Trafikverket att skyndsamt genomföra den utlovade bullerutredningen/inventeringen och i samband med denna tydliggöra tidplan och prioritering av möjliga bullerdämpande åtgärder utmed Lommabanan, i synnerhet i tätortsmiljön.

PM

Ärendenummer
TRV2014/15188
Projektnummer
BN03007

Dokumentdatum
2014-09-04
Sidor
1(2)

Kopia till:

TRAFIKVERKET

Trafikverkets svar på inkomna yttrande från myndigheter och kommuner 2014-05-05 – 2014-06-25

Svar på yttrande från Burlövs kommun

Det finns tillräckligt starkt resandeunderlag för att köra persontrafik i halvtimmestrafik under rusningstrafik på sträckan Malmö-Lomma. För att möjliggöra detta krävs ytterligare långa mötesspår, förslagsvis i Alnarp, samt en förlängning av mötesspåret i Flädie. Fler stationer på Lommabanan kan bli aktuella när ytterligare mötesspår finns och när övriga förutsättningar råder.

Avseende buller planerar Trafikverket att utföra bullerskyddsåtgärder på den plats där nytt mötesspår byggs enligt planeringsfallet ”väsentlig ombyggnad”. På övriga delar av banan planeras bullerskyddsåtgärder enligt planeringsfallet ”befintlig miljö”. Planeringsfallen beskrivs i ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, Riktlinjer och tillämpningar” som går att finna på Trafikverkets hemsida. Exakta åtgärder och detaljerad utformning kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

Angående vibrationer får varje enskild fastighetsägare som anser sig störd lämna in en förfrågan om vibrationsutredning till Trafikverket. Information om hur man gör detta får man genom att gå in på www.trafikverket.se och skriva in ”störs av vibrationer” i sökfältet.

Förändring av busslinjer hanteras av Skånetrafiken.

Svar på yttrande från Lomma kommun

Ett yttre godsspår ingår inte i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Turtäthet för Pågatågen och förändringar av busslinjer hanteras av Skånetrafiken.

Avseende buller planerar Trafikverket att utföra bullerskyddsåtgärder på den plats där nytt mötesspår byggs enligt planeringsfallet ”väsentlig ombyggnad”. På övriga delar av banan planeras bullerskyddsåtgärder enligt planeringsfallet ”befintlig miljö”. Planeringsfallen beskrivs i ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, Riktlinjer och tillämpningar” som går att finna på Trafikverkets hemsida. Exakta åtgärder och detaljerad utformning kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

Angående vibrationer får varje enskild fastighetsägare som anser sig störd lämna in en förfrågan om vibrationsutredning till Trafikverket. Information om hur man gör detta får man genom att gå in på www.trafikverket.se och skriva in ”störs av vibrationer” i sökfältet.

Trafikverket avser i dagsläget inte göra en ny riskanalys.

Uppdaterade förutsättningar från kommunens planering av stationsområdet kommer att inarbetas i kommande skede.

Svar på yttrande från Kävlinge kommun

Trafikverket har i järnvägsutredningen utrett två alternativa lägen för ett mötesspår söder om Furulund. I det fortsatta planeringsarbetet avser Trafikverket att gå vidare med det södra alternativet.

TDOK 2010:29 Mall_PM v 2.0

- Det södra alternativet medför väsentligt mindre bullerstörningar idag och i framtiden jämfört med det norra alternativet (det norra alternativet ligger nära befintliga bostadsområden och utbyggnadsområden för bostäder)
- Det finns en överenskommelse mellan Trafikverket och kommunerna om att i största möjliga mån undvika mötesspår inne i tätorter.
- Kävlinge kommun förespråkar det sydliga alternativet med hänvisning till bullerstörningar och framtida utvecklingsmöjligheter av Furulund.

Avseende buller planerar Trafikverket att utföra bullerskyddsåtgärder på den plats där nytt mötesspår byggs enligt planeringsfallet ”väsentlig ombyggnad”. På övriga delar av banan planeras bullerskyddsåtgärder enligt planeringsfallet ”befintlig miljö”. Planeringsfallen beskrivs i ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, Riktlinjer och tillämpningar” som går att finna på Trafikverkets hemsida. Exakta åtgärder och detaljerad utformning kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

TRAFIKVERKET
2014 -06- 26
Region Syd

Burlövs kommun
Kommunstyrelsen

YTTRANDE

Datum
2014-06-19

Diarienummer
KS/2014:114-537

Trafikverket
Ärendemottagningen, Region Syd
Box 810
781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Yttrande över Val av Lokaliseringsalternativ (fd Järnvägsutredning) - Lommabanan Kävlinge-Arlöv, samrådshandling 2014-03-03

Burlövs kommun är positiv till valet av alternativ så att en station på Lommabanan i Arlöv, Arlövs station, med en plattform och minst halvtimmestrafik i rusningstrafik, kan byggas. Kommunen förordar att perrongen förläggs öster om spåren, i fonden på Företagsvägen, mitt emot och i nära anslutning till Burlövs station (Burlöv Centralstation). Denna placering ger en mycket god tillgänglighet till Arlövs Företagsby. Att perrongen förläggs invid tunneln under, men öster om, järnvägen ger mindre störningar, men ändå god tillgänglighet, för de boende, än en placering väster om järnvägen. I kommunens lagakraftvunna (22 maj 2014) översiktsplan "Framtidsplan för Burlövs kommun" redogörs för var stationen bör ligga och hur områdena runt stationen planeras utvecklas.

Det ligger befintliga bostadsområden intill järnvägen. Det är av allra största vikt att bullerskyddsåtgärder vidtas så att gällande riktvärden kan innehållas. Burlövs kommun anser att utbyggnaden av Lommabanan ska anses vara väsentlig längs hela sträckan dvs att bullerkrav som vid nybyggnation ska gälla längs med hela sträckan. Redan idag finns det människor i kommunen som störs av inbromsande godståg på Lommabanan inför påfarten till Södra stambanan. Det är positivt att man räknar med betydligt färre bullerstörda med föreslagna åtgärder jämfört med antalet störda idag. Burlövs kommuns invånare utsätts dock för buller från många olika bullerkällor. Trafikverket har ansvar för både motorvägarna och järnavägarna som går igenom Burlöv. Burlöv anser därmed att kommunens invånare ska skyddas mot hela det sammanlagda bullret, som de utsätts för, det vill säga både från järnvägarna (Lommabanan och Södra stambanan) och motorvägarna.

Vibrationer från järnvägen är en annan viktig fråga som måste utredas vidare. Redan i nuläget finns det människor i kommunen som upplever sig störda av vibrationer från Lommabanan.

Tidplan för byggstart för etapp I är år 2018/2019 med öppning för trafik mellan Malmö och Åstorp vid tidtabellskiftet 2020. Burlövs kommun anser att byggstart för etapp II bör ske i direkt anslutning till denna tidplan.

Adress:
Box 53
232 21 ARLÖV

Besöksadress:
Kärleksgatan 6
Arlöv

Tel. 040-625 60 00
Fax. 040-43 51 12
burlovs.kommun@burlov.se

Org.nr 212000-1025
Bankgiro 650-3890
Plusgiro 112010-4

Burlövs kommun förutsätter att busslinjerna/stoppen till/från/genom Arlöv inte blir färre innan Arlövs station har öppnats för trafik.

För att undvika åtgärder som försvårar/omöjliggör en etapp II-utbyggnad och uppmuntra till åtgärder i etapp I som stödjer en fortsatt utbyggnad med en etapp II av Lommabanan med minst halvtimmestrafik och stationer i Flädie, Alnarp och Arlöv bör en överenskommelse tecknas mellan Region Skåne, Trafikverket region syd, Lomma kommun och Burlövs kommun. Burlövs planutskott har beslutat att kommunen ska arbeta för att en sådan överenskommelse tas fram. Burlövs kommun har haft underhandskontakt med Lomma, Malmö och Skånetrafiken vilka ställer sig positiva till att teckna en överenskommelse. Burlövs kommun har kallat till möte i juni med Trafikverket i frågan. Även Kävlinge bör vara intresserade när det gäller frågan om tätare turtäthet.

När stationen i Arlöv väl byggs måste hänsyn till de närboende tas gällande ljud och vibrationer från inbromsande persontåg, ljud från högtalare, ljus från strålkastare och dylikt.

På Burlövs kommuns vägnar

Kommunstyrelsen

Katja Larsson
Ordförande

Lars-Åke Ståhl
Kommundirektör

KOMMUNSTYRELSEN

2014-06-25

Vår referens: Christine Edenbrandt
Direkttel: 040-641 14 55
E-post: christine.edenbrandt@lomma.se
Diarienr: KS /KF 2014:108.532
Er referens:

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd
Box 810
781 28 Borlänge

TRAFIKVERKET
2014 -06- 27
Region Syd

Översänder protokollsutdrag från sammanträde med kommunstyrelsen i Lomma kommun den 18 juni 2014.

Christine Edenbrandt
Kommunsekreterare

Lomma kommun
234 81 Lomma
Tel 040-641 10 00
Fax 040-641 14 17
E-post kommunstyrelsen@lomma.se
www.lomma.se

KOMMUNSTYRELSEN 2014-06-18

KS § 108 Dnr KS/KF 2014:108.532

Yttrande över Trafikverkets lokaliseringsalternativ för Lommabanan

Ärendebeskrivning
Lomma kommun har för yttrande mottagit Trafikverkets remiss om utbyggnad av Lommabanan; Val av utredningsalternativ (tidigare järnvägsutredning) för ombyggnad av Lommabanan mellan Kävlinge och Arlöv. Ärendet har remitterats till miljö- och byggnadsnämnden samt tekniska nämnden för yttrande. Yttrandena från de båda nämnderna har samordnats tillsammans med övriga synpunkter. Vad gäller granskningen av riskanalysen i miljökonsekvensbeskrivningen har denna gjorts av särskilt konsult.

Planeringschefen har i skrivelse 2014-06-09 lämnat förslag till yttrande.

Ärendet har behandlats av planledningsgruppen 2014-06-11, § 31.

Beslutsunderlag
- Skrivelse 2014-06-09 från planeringsavdelning
- Protokollsutdrag från tekniska nämnden, § 40/14
- Protokollsutdrag från miljö- och byggnadsnämnden, § 68/14
- Lommabanan Kävlinge-Arlöv-granskning av riskanalys tillhörande "Val av lokaliseringalternativ (f.d. järnvägsutredning) 2014-05-05, Wuz risk consultancy AB
- Utdrag ur järnvägsutredning 2014-03-03 från Trafikverket
- Protokoll från planledningsgruppen, § 31/14

Kommunstyrelsen beslutar följande:
- Lomma kommun lämnar följande yttrande över Trafikverkets samrådshandling avseende lokaliseringsalternativ Lommabanan Kävlinge-Arlöv:

Allmänt om utbyggnaden av Lommabanan

Lomma kommun vill inledningsvis understryka att kommunens långsiktiga mål och krav gentemot Trafikverket är att godstrafiken ska flyttas från Lommabanan till ett yttre godsspår utanför tätorterna. Vidare att persontrafiken på Lommabanan ska få en sådan omfattning att den kan svara för huvuddelen av det kollektiva resandet norrut och söderut från kommunen.

Vad gäller godstrafiken, som enligt gällande prognoser kommer att öka på sikt, är det inte rimligt med hänsyn till buller, vibrationer, barriäreffekter och risker, att den ska fortsätta att trafikera Lommabanan. Fram till dess att godstrafiken flyttas, och med hänsyn till persontrafikens konsekvenser, är det dock synnerligen ange-

KS § 108 (forts.)

läget att Trafikverket snarast vidtar åtgärder för att minimera bullerstörningar, vibrationseffekter, barriäreffekter och risker.

När det gäller persontrafiken är kommunen mycket angelägen om att banan så snart som möjligt kan byggas ut, så att turtätheten kan öka till minst halvtimmestrafik under rusningstid och att tågen också kan göra uppehåll i Flädie och i Alnarp.

Tidsaspekter

Det har tagit mer än 10 år att färdigställa järnvägsutredningen, vilket är olyckligt. En del av materialet har heller inte uppdaterats sedan 2004, vilket är anmärkningsvärt. Det är nu ytterst angeläget att den fortsatta processen genomförs skyndsamt så att persontrafiken verkligen kan inledas som planerat år 2020, och att åtgärder vidtas snarast för att minska trafikens negativa konsekvenser.

Val av utbyggnadsalternativ

Lomma kommun delar Trafikverkets uppfattning att utbyggnadsalternativ 6 är det bästa. Detta framför allt för att mötesspåren placeras utanför de större samhällena. Detta innebär totalt sett rimligen mindre intrång, störningar och risker.

Inaktuella uppgifter

Vi kan konstatera att det finns en del inaktuella uppgifter i remissmaterialet, av vilka några också kommer att specificeras nedan. Det är viktigt att beslutsunderlaget uppdateras.

Illustrationerna och texter bör revideras så att de till exempel överensstämmer med kommunens planering av stationsområdena. Bl.a. har den planerade gång- och cykeltunneln söder om Lomma station beskrivits ligga på fel ställe. Den planerade järnvägsbron över Vinstorpsvägen kommer endast att ha en fri höjd på 3,8 meter.

Avtal mellan Lomma kommun och externa parter

Lomma kommun slöt 2008 en avsiktsförklaring med Skånetrafiken och Banverket (Trafikverket) med syfte att främja utbyggnad av Lommabanan så att persontrafik kan inledas. År 2013 slöts en överenskommelse om planering för införande av persontrafik på Lommabanan mellan kommunerna Kävlinge och Lomma samt Region Skåne och Trafikverket. Under våren 2014 slöts ett så kallat medfinansie-

KS § 108 (forts.)

ringsavtal mellan de fyra kommunerna Bjuv, Kävlinge, Lomma och Svalöv samt Region Skåne och Trafikverket.

För Lomma kommuns del är det angeläget att gå vidare i dessa sammanhang i form av ett genomförandeavtal eller motsvarande för att kunna klarlägga när olika åtgärder ska vidtas och inte minst hur finansieringen ska ske. Detta är mycket viktigt för kommunens budgethantering.

Fortsatt arbete för genomförande av aktuella projekt längs Lommabanan

För ett optimalt genomförande i ett ekonomiskt, tekniskt och kvalitetsmässigt hänseende, med beaktande på helheten, föreslår Lomma kommun följande.

För genomförande av ombyggnad av Söderåsbanan och Lommabanan, samt kollektivtrafik Vinstorpsvägen i Lomma krävs en övergripande styrgrupp/samrådsgrupp med tjänstemän från de deltagande parterna (Trafikverket och berörda kommuner) samt Skånetrafiken. Efter gruppens bildande föreslås att en riskanalys görs omfattande samtliga ingående delprojekt enligt nedan, avseende både projekterings- och genomförandefaserna. Dessutom ska en övergripande tidsplan för alla de ingående delprojekten snarast tas fram.

De ingående delprojekten är

- Arbeten med själva banorna (Kapacitets-, hastighets- och säkerhetshöjande åtgärder samt miljöåtgärder).
- Plattformar mm. inom stationsområdena i respektive kommun (i enlighet med tecknat Medfinansieringsavtal).
- Erforderliga planskildheter i respektive kommun (i enlighet med tecknat Medfinansieringsavtal).
- Planskildhet Vinstorpsvägen i Lomma.
- Övriga ytor inom stationsområdena i respektive kommun.
- Bussramper E6/E20 i Lomma samt cpl Malmövägen.

Åtgärder av kommunen

Mot bakgrund av den avsiktsförklaring från 2008 som finns mellan Lomma kommun, Skånetrafiken och Trafikverket (Banverket) pågår för närvarande omfattande planarbete mm i Lomma tätort som förberedelse för kommande persontågstrafik mm. I detta ingår att en planskild korsning byggs i korsningen Vinstorpsvägen – järnvägen, busshållplatser anläggs i anslutning till denna korsning och att persontåg återigen ska kunna trafikera Lomma station.

KOMMUNSTYRELSEN 2014-06-18

KS § 108 (forts.)

I Alnarpsområdet pågår arbete med planprogram, vilket under 2015 ska följas av detaljplanearbete för hela eller delar av området. En av de viktiga frågorna i planprogrammet är kollektivtrafik och införande av persontrafik på Lommabanan med uppehåll i Alnarp.

Kommunen har också hög beredskap för att inleda motsvarande arbete i anslutning till Flädie by med anledning av planerna på byggande av planskildhet väg 913 – järnvägen, anläggande av station för persontrafik och förlängning av befintligt mötesspår.

Läget vid Flädie by

År 2015 kommer godstrafiken på Lommabanan att öka från dagens 12 tåg per dygn till 20 tåg enligt Trafikverkets prognoser. Till detta kommer också ett antal tomkörningar av persontåg samt eventuellt några pågatåg som går direkt mellan Malmö och Helsingborg via Lommabanan. År 2020 tillkommer 30-36 persontåg på banan. Bomfällningstiderna kommer att öka vid samtliga vägkorsningar inom kommunen. Särskilt drabbade blir korsningarna vid väg 913 (strax söder om Flädie by) och vägen inne i Flädie by. Skälet för detta är att mötesspåret vid Flädie ligger över vägkorsningen inne i Flädie och strax norr om korsningen med landsvägen (väg 913) mellan Bjärred och trafikplats Flädie – Lund. Väg 913 är en mycket viktig länk för busstrafiken mellan Bjärred och Lund/Malmö. Enligt senast tillgängliga uppgifter kommer denna vägkorsning att byggas om först under perioden 2020 - 2022. Detta är inte acceptabelt. Trafikverket måste här medverka till att detta projekt genomförs betydligt tidigare inte minst för att kollektivtrafiken mellan Bjärred och Lund/Malmö ska fungera på ett bra sätt.

Gång- och cykeltrafik

Det är viktigt att beakta konsekvenserna för gång- och cykeltrafiken vid förändringarna av Lommabanan. Gång- och cykelväg bör till exempel finnas utmed den nya väg 913 från Flädie Mejeriväg och västerut. Detta för att de tågpendlare som kommer västerifrån från Bjärred och Borgeby ska få en så gen och säker gång- och cykelväg som möjligt. Idag är gång- och cykeltrafiken hänvisad in i Flädie, men detta skulle innebära en omväg för dem som ska till den planerade stationen.

Något slags skydd måste uppföras mellan järnvägen och gång- och cykelvägen i ett avsnitt mellan väg 905 och Prästbergavägen. Detta eftersom spåret är beläget en bit ovanför gång- och cykelvägen (spåret ligger i huvudhöjd) och eventuella stenskott eller liknande från järnvägsområdet skulle kunna få allvarliga konsekvenser för gång- och cykeltrafikanterna. Detta förhållande gäller även cykelvägen längs järnvägen mellan Lomma tätort och Alnarp.

KOMMUNSTYRELSEN 2014-06-18

KS § 108 (forts.)

Naturmiljö och rekreation

I figur 3-1 i miljökonsekvensbeskrivningen saknas kommunala reservat (exempelvis Slättängsdammarna och Östra dammarna) och grönområden utpekade i kommunala grönstrukturprogram (Naturmiljöprogrammet för Lomma kommun). Alnarpsparken bör också pekas ut. Strandskyddskartan är inaktuell!

I avsnitt 3.2.1 Förutsättningar i miljökonsekvensbeskrivningen är texten om Östra dammen inaktuell. Nytt reservat bildades år 2013. Dessa uppgifter bör uppdateras. Naturvärdesklasserna bör beskrivas eller åtminstone förklaras. Att slättängsdammen är ett naturreservat redovisas inte tydligt i texten. I Höje å finns också ovanliga fåglar, exempelvis kungsfiskare och pungmes. Strandskyddet kan uppgå till mer än 100 meter på vissa sträckor.

Lommabaneprojektet redovisar bara effekter på området av högre värden. Det s.k. vardagslandskapet kommer att påverkas längs hela sträckan. Ett resonemang om detta bör föras in.

Vad gäller hänsynsåtgärder (avsnitt 3.2.4 miljökonsekvensbeskrivningen) bör ingrepp i vardagsnatur kompenseras. Skapande av biotoper för hotade arter och skapande av bullerskydd som ökar den biologiska mångfalden bör ingå i programmet som åtgärder för att kompensera förluster av naturmark i projektet. Samarbete bör ske med SLU Alnarp och ingående kommuner för att ta fram ett program om naturvårdsåtgärder i projektet.

I avsnittet om miljömål i miljökonsekvensbeskrivningen (kap 8) konstateras om miljömålet "Ett rikt växt- och djurliv" att Lommabanan ger små effekter på naturen i sin omgivning. Eventuell påverkan bör dock enligt vår uppfattning preciseras och åtgärder för att öka områdets naturvärden i samband med arbetet identifieras.

Buller

Anledningen till att godstrafiken kommer att öka på Lommabanan är att Hallandsåsen tas i bruk. Hallandsåsen borde omfattas av planeringsalternativet "väsentlig ombyggnad". Riktvärdena för väsentlig ombyggnad borde därför gälla även Lommabanan redan när Hallandsåsen tas i bruk.

Banverkets målsättning när bullerutredningen genomfördes 2004 för Lommabanan var att man med hjälp av bullerskärmar och/eller fasadåtgärder ska genomföra erforderliga bullerskyddsåtgärder så att boende utmed Lommabanan inte har

bullernivåer som överstiger riktvärdena för miljökvalitet. Det här är en ambition som gäller för hela Sverige och som framgår av det nationella åtgärdsprogrammet. Trafikverket har angett att Lommabanan tillhör planeringsalternativet "befintlig miljö", där högre bullernivåer tillåts tills de bullerskyddande åtgärder som presenteras i åtgärdsprogrammet ser till att även dessa miljöer kommer att nå de lägre bullernivåerna för miljökvalitet. Lomma kommun anser även att Trafikverket ska presentera en tidplan för när åtgärderna kan vara genomförda samt att åtgärderna bör vara genomförda redan 2015 då godstrafiken förväntas omfatta omkring 20 tåg/dygn. Bullerskärmar och liknande måste placeras så nära spåren som möjligt för att få så god bullerdämpande effekt som möjligt.

Lomma kommun vill påpeka att även om skillnaden ur bullersynpunkt mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet anges vara försumbara, så avser detta bullernivåer som jämförs med riktvärden. För den enskilde är naturligtvis antalet bullerhändelser av betydelse för hur bullerstörningen upplevs.

Med en två meter hög bullerskärm skulle ett begränsat antal fastigheter få högre bullervärden än riktvärdet. Lomma kommun anser att dessa fastigheter ska utredas separat och att bullerskyddet kan vara högre för dessa fastigheter, vilket inte skulle ge ett problem med utsikten för resenärerna. Målsättningen är ju att alla fastigheter ska nå ner till riktvärdet för miljökvalitet.

Vibrationer

I miljökonsekvensbeskrivningen står det att en fördjupad utredning med bl.a. mätning av vibrationer vid utvalda fastigheter kommer att utföras i samband med den fortsatta planläggningsprocessen. Lomma kommun anser att Trafikverket ska komma in med en tidplan för när denna fördjupade utredning ska genomföras samt att en tidplan därefter ska upprättas för när åtgärder ska vara utförda för de fastigheter där riktvärdet överstigs. Vi är speciellt intresserade av att få veta om vibrationerna kommer att öka vid närbelägna skolor och förskolor, vårdboende och de mest närbelägna fastigheterna utmed järnvägen.

Gestaltning

Under rubriken "Utformning och gestaltningsprinciper" i gestaltningsprogrammet formuleras problemet om gestaltning på ett lättförståeligt och bra sätt, men i de följande illustrationerna motsvarar inte texten deklarationen om att Lommabanan i tätorterna ska utformas i samklang med omgivningen. Det är viktigt att Lommabanan får en egen och tilltalande gestaltning som samtidigt som den framhäver

järnvägens positiva värden tar hänsyn till de omgivande miljöernas kulturvärden. Lomma kommun ser fram emot en tidigt påbörjad diskussion angående Lommabanans gestaltning, vad gäller såväl nya byggnader och anläggningar som bulleravskärmningar.

Järnvägens infrastrukturella fördelar när den erbjuder kommunikations- och transportmöjligheter har alltid haft biverkningen på så sätt att den gett upphov till bullerstörningar och verkat delande och avskiljande. Biverkningarna har störst betydelse i tätorterna. Gestaltningsprogrammet och MKB:n över Lommabanan visar klart att en utökad trafik ger upphov till ökade störningar såsom buller, som när de ska minskas med bullerskydd kan ge upphov till ökande avskärmning av tätorternas delar. Gestaltningsprogrammet ger inte tydligt nog uttryck för en önskan att de bullerskyddande skärmarna utformas med stor omsorg så att tätorterna längs järnvägen inte ytterligare delas av trafiken. Vi anser inte att frågan är av sekundär betydelse. Flera av programmets illustrationer visar på lösningar som verkar starkt avskärmande och delande, t.ex. på sidan 11 i gestaltningsprogrammet.

Bullerskärmarna ska enligt vår uppfattning i första hand vara genomsiktliga för att minska barriäreffekten. Är genomsiktliga bullerskärmar ej möjliga ska bullerskärmarna vara täckta av vegetation alternativt anläggas som bullervallar.

Risk

Trafikverket konstaterar att "alla utredningsalternativen är likvärdiga med avseende på risknivåer". Lomma kommun delar denna uppfattning. Det som känns tveksamt är dock att Trafikverket hänvisar till en riskutredning som är mer än 10 år gammal och som inte har studerat den prognostiserade framtida trafikeringen på Lommabanan. Felkällorna kan bli många då det finns hänvisningar i flera led. Dessutom finns det något tveksamma uppgifter om risknivån i underlagsrapporten. Att kräva riskreducerande åtgärder 400 m från järnvägen kan inte vara korrekt.

Precis som Trafikverkets skriver är de rekommenderade avstånden i RIKTSAM konservativa för de flesta järnvägssträckningar i länet. Dock redovisar inte Trafikverket andra exempel på skyddsavstånd, utan konstaterar enbart att det finns flertalet bostäder och förskolor som berörs, och att det finns ett behov av att studera olika säkerhetshöjande åtgärder. Om Trafikverket valt att beräkna risknivån utmed Lommabanan för gällande prognoser på godstrafik och med analystekniker som bygger på dagens kunskapsläge hade de kunna presentera betydligt mer användbar och relevant information för kommunen. Riskanalysen som Lomma kommun låtit upprätta för Lomma stationsområde visar detta. Detta måste således ske.

KOMMUNSTYRELSEN 2014-06-18

KS § 108 (forts.)

Sammanfattning

Lomma kommun vill sammanfattningsvis framföra att vi är mycket angelägna om att uppnå en god helhetslösning för Lommabanan och dess tågtrafik. Godstrafiken måste på sikt flyttas till ett eget spår utanför tätorterna och persontrafiken få en sådan omfattning att den utgör ett mycket attraktivt alternativ för dagliga pendlare och andra resenärer.

Trafikverket måste ta sitt ansvar (utreda, genomföra och bekosta) för att minimera tågtrafikens negativa konsekvenser för kringliggande bebyggelse och miljön i övrigt. Det är viktigt att detta arbete påbörjas nu, då redan år 2015 godstågtrafiken kommer att öka på Lommabanan.

Utdrag enligt:
- Trafikverket

WUZ

Lomma kommun
Anders Nykvist

Kävlinge 2014-05-05

Lommabanan Kävlinge-Arlöv – granskning av riskanalys tillhörande "Val av lokaliseringsalternativ (f.d. järnvägsutredning)

Wuz risk consultancy AB har på uppdrag av Lomma kommun granskat hur "risk" behandlas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning tillhörande "Val av lokaliseringsalternativ (f.d. järnvägsutredning) för Lommabanan Kävlinge-Arlöv[1]. Detta dokument omfattar en övergripande granskning av avsnitt 4 i föreliggande MKB som behandlar "riskanalys". Avsnittet bygger på information som finns tillgänglig i följande dokument:

- Länsstyrelsen i Skåne läns riktlinjer avseende bebyggelseplanering intill transportleder för farligt gods (RIKTSAM), 2007.
- Underlagsrapport "Riskanalys Lommabanan", underlag för MKB tillhörande järnvägsutredning, 2004.
- Riskanalys avseende farligt gods på Södra stambanan, upprättad av Det Norske Veritas, 2003.

Kommentarer till "4.1 Avståndsanalys enligt RIKTSAM"

I avsnitt 4.1 redovisar Trafikverket en avståndsanalys med utgångspunkt i Länsstyrelsens riktlinjer RIKTSAM. RIKTSAM anger rekommenderade skyddsavstånd till olika typer av markanvändning och bygger på zoner 0-30 m, 30-70 m, 70-150 m samt bortom 150 m. Zonindelningen används för att ta hänsyn till bebyggelsens "känslighet" när det effekten av olyckor. Enligt Trafikverkets genomgång finns ett stort antal bostäder på kortare avstånd än vad som rekommenderas i RIKTSAM. Det finns även förskolor på kortare avstånd än 150 m.

Trafikverket presenterar ingen slutsats av avståndsanalysen i det aktuella avsnittet, men konstaterar i avsnitt 4.4.2 att "riskreducerande åtgärder bör värderas". RIKTSAM är ett bra planeringsverktyg som kan användas om platsspecifik information saknas. De avstånd som anges i RIKTSAM är alltid att beakta som konservativa då de bygger på beräkningar för det mest trafikerade järnvägsavsnittet i Skåne. Trafikverket konstaterar också detta och nämner att exempelvis Vellinge kommun har utrett att det går att använda betydligt kortare avstånd än de som anges i RIKTSAM. Trafikverket anser att detta ska beaktas för Lommabanan, men ger ingen information i vilken utsträckning det kan ske, ej heller exempel på avstånd som kan användas.

[1] Granskat dokument har statusen samrådshandling och är daterat 2014-03-03. Trafikverkets åtgärdsnummer är BN03007.

Wuz risk consultancy AB
Box 72
244 22 Kävlinge

046-14 02 01
info@wuz.se
www.wuz.se

Bankgiro: 5959-6155
Organisationsnr: 556725-9394
Momsregnr: SE556725939401

I detaljplanerarbetet är det vanligt att det upprättas riskanalyser som tar hänsyn till aktuella transporter och planområdets utformning. Undertecknad har bistått Lomma kommun med en sådan analys i samband med planarbetet för Lomma stationsområde. Riskanalysen för Lomma stationsområde visar att risknivåerna utmed Lommabanan är betydligt lägre än de som RIKTSAM utgår från. Redan på 40 m avstånd är risknivån så pass låg att den kan försummas, en risknivå som motsvaras av avståndet 150 m i RIKTSAM.

Kommentarer till "4.2 Förutsättningar"

Det har inte gjorts några beräkningar av risk i föreliggande MKB. I stället hänvisas till "Underlagsrapport Riskanalys Lommabanan" från 2004 och en utredning av Det Norske Veritas för Södra stambanan från 2003. Det Norske Veritas utredning finns inte tillgänglig att ta del av via Trafikverkets hemsida. Den är dock frekvent refererad till i underlagsrapporten.

Kommentarer till "4.3 Effekter och konsekvenser av nollalternativet"

Det konstateras att risknivåerna vid en ökning från 12 godståg/dygn till 24 godståg/dygn kommer att ge nivåer motsvarande de som gäller för utbyggnadsalternativet i föreliggande underlagsrapport. Underlagsrapporten utgår från 45 godståg/dygn, vilket dock bör ge en dubblering av risknivån i jämförelse med 24 godståg/dygn.

Notera att underlagsrapporten inte innehåller några beräkningar av risknivåerna utan enbart hänvisar till DNV:s riskanalys (baserad på en trafikering på 12 godståg/dygn). Underlagsrapporten skalar dock upp beräknad risknivå i DNV:s rapport till att motsvara 45 godståg/dygn. Denna extrapolering redovisas i en figur som inte är ritad enligt praxis[2] och därför något svårtolkad. Dessutom är den i vissa delar tveksam då extrapoleringen borde innebära att risken för 45 godståg/dygn konstant ska vara 45/12 ≈ 4 ggr högre än den där 12 godståg/dygn. Så verkar dock inte vara fallet.

Kommentar till "4.4 Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativen"

I avsnittet konstateras att "olika säkerhetshöjande åtgärder bör studeras" pga. risker till följd av olyckor med farligt gods. Dock saknas exempel på åtgärder som begränsar skador vid farligtgodsolyckor i avsnitt 4.4.2. I underlagsrapporten anges betydligt fler exempel på riskreducerande åtgärder samt att sådana kan behövas upp till 400 m från järnvägen.

Sammanfattning

Trafikverket konstaterar att "alla utredningsalternativen är likvärdiga med avseende på risknivåer". En uppfattning som jag delar. Dock ställer jag mig tveksam till att Trafikverket hänvisar till en riskutredning som är mer än 10 år gammal och som inte har studerat den prognoserade framtida trafikeringen på Lommabanan. Felkällorna kan bli många då det finns hänvisningar i flera led. Dessutom finns det något tveksamma uppgifter om risknivån i underlagsrapporten. Att kräva riskreducerande åtgärder 400 m från järnvägen kan inte vara korrekt.

---

[2] Figuren bör ha logaritmisk skala på Y-axeln för att lättare kunna tolka risknivåerna i förhållande till de riskvärderingskriterier som gäller.

WUZ

Precis som Trafikverkets skriver är de rekommenderade avstånden i RIKTSAM konservativa för de flesta järnvägssträckningar i länet. Dock redovisar inte Trafikverket andra exempel på skyddsavstånd, utan konstaterar enbart att det finns flertalet bostäder och förskolor som berörs och att det finns ett behov av att studera olika säkerhetshöjande åtgärder. Om Trafikverket valt att beräkna risknivån utmed Lommabanan för gällande prognoser på godstrafik och med analystekniker som bygger på dagens kunskapsläge hade de kunna presenterar betydligt mer användbar och relevant information för kommunen. Riskanalysen som Lomma kommun låtit upprätta för Lomma stationsområde visar detta.

Fredrik Nystedt
Wuz risk consultancy AB

Petersson Håkan, IVsy3 Konsult

Från: Fredric Palm <Fredric.Palm@kavlinge.se>
Skickat: den 12 juni 2014 09:38
Till: Ulvestad Sofie, IVsy3; Göran Sandberg; Petersson Håkan, IVsy3 Konsult
Kopia: Wells Lina, IVsy3
Ämne: SV: Ställningstagande gällande placering av mötesspår i Stävie
Bifogade filer: Val av lokaliseringsalternativ - Lommabanan - Kävlinge kommun.pdf

Hej,
Jag hade fram till igår förutsatt att kommunens svar redan var skickat till Trafikverket.
Kommunstyrelsen i Kävlinge hade den 23/4 frågan uppe för diskussion och belsut.
Jag bifogar ett protokollsutdrag med KS belsut.

Tacksam för ett snart ställningstagande och information om detta då vi gärna vill kunna informera våra medborgare.

Vänliga hälsningar

Fredric Palm
Strategisk planeringschef

Kävlinge kommun
Kommunkansliet – Strategiska avdelningen
244 80 Kävlinge

Telefon: 046-73 91 84, Mobiltelefon: 0709-739184
E-post: fredric.palm@kavlinge.se
Hemsida: www.kavlinge.se
Kävlinge kommun - ligger bra till!

KÄVLINGE!

Från: sofie.ulvestad@trafikverket.se [mailto:sofie.ulvestad@trafikverket.se]
Skickat: den 11 juni 2014 13:55
Till: Fredric Palm; Göran Sandberg; Marianne Nilsson
Kopia: lina.wells@trafikverket.se
Ämne: Ställningstagande gällande placering av mötesspår i Stävie

Hej!

Tack för ett bra möte idag!

Ni undrade ju om Trafikverket valt alternativ när det gäller var mötesspåret i Stävie ska byggas. Det finns ju ett nordligt och ett sydligt alternativ.

Jag pratade just med Håkan Petersson. Han säger att det ännu inte skrivits något ställningstagande för mötesspåret i Stävie. Ställningstagandet ska skrivas så fort Håkan fått in Kävlinge kommuns yttrande.

Med vänlig hälsning

Sofie Ulvestad

Projektledare

sofie.ulvestad@trafikverket.se
Direkt: 010-123 73 03
Mobil: 0702-14 21 02
Telefonväxel: 0771-921 921

Trafikverket
Postadess: Box 366, 201 23 Malmö
Besöksadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö
www.trafikverket.se

Protokoll

§ 53 KS 2014/95

Remiss - val av lokaliseringsalternativ för Lommabanan delen Kävlinge – Arlöv, samråd

Beslut

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen avger nedanstående skrivelse som yttrande över rubricerad remiss

Ärendebeskrivning

Under flera år har Trafikverket utrett möjligheterna till utbyggnad av Lommabanan. Syftet är att kunna införa persontågstrafik på sträckan med bibehållen kapacitet för godstrafiken.

I en första etapp handlar det om att bygga nya stationer i Furulund och Lomma för att ge möjlighet till persontåg i timmestrafik. Eftersom Lommabanan är ett enkelspår behöver man också bygga ett nytt mötesspår söder om Furulund (Stävie) för att de nya persontågen ska få plats. Den exakta placeringen av mötesspåret i Stävie är i aktuell handlinge inte klarlagt – det finns ett nordligt alternativ och sydligtalternativ.

Samordnat med utbyggnaden av Lommabanan görs även motsvarande åtgärder på Söderåsbanan (Teckomatorp-Åstorp) för att tågen ska kunna fortsätta till Åstorp, via nya stationer i Svalöv, Kågeröd och Billesholm. Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne. Godsstråket genom Skåne är klassat som Riksintresse och är utpekat som TEN-bana i det strategiska godsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransport-nätet.

Planläggning och projektering av utbyggnaden av Lommabanan bedöms kunna påbörjas under 2014. Ambitionen är byggstart 2018 och att öppning för trafik kan ske vid tidtabellsskiftet 2020. I det fortsatta planläggningsarbetet ska Trafikverket särskilt studera placeringen av mötesspåret i Stävie och bullersituationen längs Lommabanan.

Kävlinge kommuns synpunkter:

Planeringsarbetet för persontrafik på Lommabanan har pågått under mycket lång tid. Redan tio år efter att persontrafiken lades ner (1983) påbörjades diskussionen om att införa pågatågstrafik. Nu finns en lösning för finansieringen av utbyggnaden, så nu kan planering, projektering och byggande gå in i ett skapt läge.

Den aktuella järnvägsutredningen (eg Val av lokaliseringsalternativ) redovisar två alternativa placeringar av mötesspår vid Stävie – ett nordligt och ett sydligt. Kävlinge kommun vill vara mycket tydliga med att det nordliga alternativet för mötesspår i Stävie inte är acceptabelt. Detta då mötesspåret delvis förläggs inom tätortsgränsen och tillskapar betydenade bullerolägenheter i tätortsmiljön för kommunens medborgare. Det nordliga alternativet kan dessutom allvarligt påverka kommunens framtida utvecklingsmöjligheter av Furulund. Kävlinge kommun förordar därför det sydliga alternativet för mötesspåret, även om detta även påverkar kommunens invånare.

Kävlinge kommun vill uppmana trafikverket att skyndsamt genomföra den utlovade bullerutredningen/inventeringen och i samband med denna tydliggöra tidplan och prioritering av möjliga bullerreducerande åtgärder utmed Lommabanan, i synnerhet i tätortsmiljö.

Beslutsunderlag

Samrådshandling, Val av lokaliseringsalternativ, (fd. Järnvägsutredning), Lommabanan
Miljökonsekvensbeskrivning, Lommabanan
Miljökonsekvensbeskrivning, underlagsrapport buller, Lommabanan
Miljökonsekvensbeskrivning, underlagsrapport miljömedicinsk riskbedömning, Lommabanan
Miljökonsekvensbeskrivning, underlagsrapport riskanalys, Lommabanan
Gestaltningsprogram, Lommabanan
Remiss - Val av lokaliseringsalternativ (fd Järnvägsutredning) Lommabanan

Yrkanden

Carina Ingelsson (FP) med instämmande av Erik Nordmark (SD), Nils Nyberg (MP), Leif Skytte (M) och Roland Palmqvist (S) yrkar bifall till föreliggande

---

Beslut ska skickas till
För kännedom
Göran Sandberg

För verkställighet
Fredric Palm

Bilaga 13

Länsstyrelsen
Skåne

YTTRANDE

1(1)

2014-12-11

Dnr 343-28283-14
00-C-0493

Kontaktperson
Samhällsbyggnadsavdelningen
Hanna Elgåker
010-22 41 304
hanna.elgaker@lansstyrelsen.se

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

TRAFIKVERKET
2014 -12- 15
Region Syd

Yttrande inför val av lokaliseringsalternativ på Lommabanan, sträckan Kävlinge-Arlöv i Burlöv, Lomma och Kävlinge kommun, Skåne län

Ärendenummer: TRV 2014/86800

Länsstyrelsen Skåne har från Trafikverket erhållit rubricerad val av lokaliseringsalternativ den 12 november 2014.

Länsstyrelsens ställningstagande

Trafikverket förordar alternativ 6 och Länsstyrelsen har inga invändningar mot det valda alternativet och konstaterar att de presenterade alternativen medges i de berörda kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets analys av vilka frågor som behöver utredas vidare. Dessa frågor rör ur Länsstyrelsens perspektiv framför allt de identifierade frågorna kopplade till förorenad mark, arkeologi, vibrationer och buller.

Detta yttrande har beslutats av länsarkitekt Elisabet Weber. I handläggningen har även deltagit infrastrukturstrateg Camilla Burén, samt planhandläggare Hanna Elgåker som föredragande.

Elisabet Weber

Hanna Elgåker

Postadress 205 15 Malmö, 291 86 Kristianstad | Besöksadress Kungsgatan 13, Ö Boulevarden 62 A | Telefon 010-224 10 00 vx | Telefax 010-224 11 00 | Bankgiro 102-2847 | E-post skane@lansstyrelsen.se | www www.lansstyrelsen.se/skane

TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se