

Läsanvisningar & frågor och svar till fastställelsehandlingar för dubbelspårsutbyggnaden mellan Ängelholm och Helsingborg, Romares väg



Innehåll

Guide till järnvägsplanen (beskrivning av pärmarnas innehåll)	4
Läsanvisning resultattabeller buller	6
Läsanvisning buller bilaga 11A	7
Läsanvisning buller bilaga 11B	8
Läsanvisning buller bilaga 11C	9
Frågor och svar	10
Allmänna frågor om projektet	10
Frågor om byggtiden	11
Frågor om buller och bullerskyddsåtgärder	12
Frågor om markintrång, inlösen och ersättning	14
Frågor om vad som händer när dubbelspårsutbyggnaden är färdig	15

Guide till järnvägsplanen

Plankartor – pärm 1 till 3

Här redovisar vi den mark som behöver tas i anspråk för att möjliggöra dubbelspårutbyggnaden. Mark som tas med permanent markanspråk är den mark där järnvägsanläggningen ska inrymmas, exempelvis spår, banvall, servicevägar, teknikbyggnader, bullerskydd och broar. Utanför det permanenta markanspråket finns i många fall servitut som bland annat ger Trafikverket rätt att använda vägar, ha åtkomst till mark för underhåll av bullerskydd samt servitut för underjordiska anläggningar, exempelvis fundament eller ledningar. Det finns även servitut för trädsäkring som ger Trafikverket rätt att avverka träd som riskerar att falla över spåren. Vid ett flertal platser sker ändring av det statliga vägnätet. Om ändringarna kräver mer mark tas den med vägrätt. Under byggtiden krävs mark för att möjliggöra byggarbetet. Marken tas med tillfällig nyttjanderätt.

I plankartorna redovisas även de skyddsåtgärder som Trafikverket förbinder sig att genomföra, exempelvis bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar.

Järnvägsplanens plankartor och bilaga till plankarta fastställs av Trafikverkets enhet för Juridik- och planprövning. I och med att plankartorna fastställs och beslutet vinner laga kraft får plankartan en juridiskt bindande verkan. Översikts- och illustrationskartor fastställs inte.

Plankartorna och illustrationskartorna består av 51 blad. Nedan ser du en översiktlig bladindelning av sträckan.

<u>Blad</u>	<u>Område</u>
001-007	Ängelholm
008-013	Ängelholm-Vegeholm
013	Vegeholm
013-017	Vegeholm-Rögle
017-020	Rögle
020-028	Rögle-Kattarp
028-030	Kattarp
030-033	Kattarp-Fleninge
033-036	Fleninge
037-040	Ödåkra
041-044	Ödåkra-Maria station
045-047	Maria station
048-049	Maria station-Pålsjö

Bilaga till plankarta – pärm 3

Bilagan fastställs tillsammans med plankartorna. I bilagan redovisas de skyddsåtgärder som ska vidtas, men som inte redovisas på plankartorna. Bland annat redovisas de fastigheter som i planen erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, såsom fasadåtgärder eller skyddad uteplats.

Planbeskrivningen – pärm 4

Planbeskrivningen beskriver bakgrund och förutsättningar, studerade och bortvalda alternativ för den nya järnvägsanläggningen samt vilka effekter och konsekvenser den ger. I planbeskrivningen redovisas även vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas för genomförandet av planen.

Samrådsredogörelsen – pärm 4

Här sammanfattar vi de samråd som vi har haft med allmänhet, särskilt berörda, kommuner, länsstyrelse samt övriga myndigheter och organisationer. De synpunkter som inkommit under processen har sammanfattats och besvarats.

Fastighetsförteckning – pärm 4

Här redovisar de fastigheter och samfälligheter som påverkas av markintrång samt hur stora markintrången är. Här redovisas även de rättigheter, exempelvis ledningsrätter, som påverkas av planen. I förteckningen redovisas de fastigheter som får ljudnivåer över gällande riktvärden om inga bullerskyddsåtgärder vidtas.

Gestaltningssprogrammet – pärm 4

Gestaltningssprogrammet visar på möjliga utformningar av delar av anläggningen, exempelvis planskilda korsningar, bullerskyddsskärmar och stationsområden. Programmet ska ses som en vägledning för det vidare gestaltningsarbetet.

Miljökonsekvensbeskrivningen – pärm 5-7

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver mer detaljerat än planbeskrivningen de förutsättningar som finns och vilka effekter och konsekvenser som den nya järnvägsanläggningen ger. Till miljökonsekvensbeskrivningen hör bland annat utredningar om buller, olycksrisk, elektromagnetiska fält (EMF) samt naturvärden.

Illustrationskartorna – pärm 8-10

Illustrationskartorna redovisar utöver järnvägsanläggningen även de kommunala och enskilda vägar som påverkas av projektet. Dragning av de enskilda vägarna är endast förslag och kan komma att ändras i det fortsatta arbetet med bygghandling och lantmäteriförrättning.

Typsektioner – pärm 10

Typsektionerna redovisar järnvägens utbredning i sektion med tänkt utformning av järnvägsbank, diken, plattformar och bullerskydd.

Läsanvisning resultattabeller buller

För att rätt bullerskyddsåtgärder ska kunna genomföras har vi gjort bullerberäkningar. Beräkningarna hjälper oss att kunna bedöma och erbjuda fastighetsnära bulleråtgärder till närliggande fastigheter så att fastigheterna får ett fullgott bullerskydd enligt de riktvärden som Trafikverket följer.

Bullerberäkningarna redovisas både på kartor och i tabellform. Med denna läsanvisning hoppas vi underlättar läsandet av tabellerna.

Beräkningsfall

Bullerberäkningar har gjorts för fyra olika fall/ scenarier:

- Nuläge år 2015:

Innebär att vi har beräknat buller från den befintliga banan och vägen med den befintliga trafik (år 2015).

- Nollalternativ 2040.

Innebär att vi har beräknat buller från den befintliga banan och vägen med framtida trafik för år 2040.

- Prognosår 2040 utbyggnadsalternativ utan åtgärder:

Innebär att vi har beräknat buller från det nya dubbelspåret och ombyggda vägar med framtida trafik för år 2040 utan spårnära bullerskyddsåtgärder.

- Prognosår 2040 utbyggnadsalternativ med åtgärder:

Innebär att vi har beräknat buller från det nya dubbelspåret och ombyggda vägar med framtida trafik för år 2040 med spårnära bullerskyddsåtgärder.

För respektive fall/scenario har fyra beräkningar gjorts:

- Ekvivalent ljudnivå Spår (Leq Spår)
- Maximal ljudnivå Spår (Lmax Spår)
- Ekvivalent ljudnivå sammanvägd för spår och väg (Leq Spår + Väg)
- Maximal ljudnivå Väg (Lmax Väg)

Frågor och svar

Allmänna frågor om projektet

Hur ser processen och tidplanen ut för projektet ut framöver?

Järnvägsplanen ställs ut för granskning nu i september 2017. Under granskningstiden finns möjlighet att yttra sig över planen. Alla som är direkt berörda av järnvägsplanen får information om granskningsförfarandet. Efter granskningsskedet bemöts och hanteras de eventuella synpunkter som kommer in. Om det inte krävs några ändringar av planen skickas den under vintern till Trafikverkets enhet för Juridik- och planprövning som fastställer planen.

Järnvägsplanen förväntas fastställas under vintern 2018. När den är fastställd kan vi börja arbeta med att ta fram bygghandlingar. Själva byggandet planeras påbörjas tidigast under 2019.

När ska ni bygga?

Planerad byggstart är tidigast 2019. Arbetet planeras ta cirka fyra år och beräknas vara färdigt 2023. Arbetet kommer att pågå i etapper.

Hur ser jag vart spåret ska dras?

Illustrationskartor finns i pärm 7 till 9 i fastställelsehandlingarna. På dessa kan man se vart spåret skall dras. Du kan också se var det nya spåret ska dras i vår webbkarta. Du hittar webbkartan via vår projektsida samt på: http://projektinfo.trafikverket.se/Angelholm_Helsingborg/

Vart bygger ni nya planskilda korsningar?

Inom järnvägssträckan mellan Ängelholm och Helsingborg, Romares väg finns det totalt 20 korsande vägar och gång- och cykelvägar som påverkas av järnvägen. Av dessa 20 korsningar är sju stycken plankorsningar. Samtliga plankorsningar kommer att stängas och alla nya plankorsningar blir planskilda.

Vart de nya planskilda korsningarna byggs kan du se i illustrationskartorna i pärm 7-9 i granskningshandlingarna eller i vår webbkarta. Du hittar webbkartan via vår projektsida samt på: http://projektinfo.trafikverket.se/Angelholm_Helsingborg/

Vad kostar projektet?

Projektet Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg beräknas kosta 2,4 miljarder enligt prisnivå 2016-01. Faktorer som kan påverka kostnaden är marknadsläget, osäkerheter under genomförandet och beslut och tillstånd från myndigheter. Projektet medfinansieras av Region Skåne och Helsingborgs stad.

När kan jag överklaga?

Trafikverkets avdelning Juridik- och planprövning prövar frågan om att fastställa en väg- eller järnvägsplan efter samråd med länsstyrelsen. Om järnvägsplanen uppfyller kraven i lagstiftningen fattas beslut om att fastställa den.

Fastställelsebeslutet kungörs i Post- och Inrikes Tidningar och i aktuell ortstidning, i detta fall Helsingborgs Dagblad och Nordvästra Skånes Tidningar. Alla som berörs av markanspråk, kommuner och länsstyrelser, lantmäterimyndigheten samt övriga som lämnat skriftliga synpunkter under

granskningstiden underrättas om fastställelsebeslutet. I underrättelsen anges det inom vilken tid fastställelsebeslutet får överklagas och vart ett skriftligt överklagande ska lämnas.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid lämnar Trafikverket det till Regeringen som sedan avgör ärendet.

Vem ansvarar för de ombyggda stationerna i Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria?

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av järnvägsanläggningen, inklusive plattformar och väderskydd, samt trappor och hissar som fungerar som plattformsförbindelser. Helsingborgs stad och Ängelholms kommun ansvarar för det övriga stationsområdena samt drift och underhåll av gång-, cykel- och bilvägar.

Ängelholms station kommer att byggas om, där är en ny gångbro tänkt att förbinda plattformarna. På stationerna i Kattarp, Ödåkra och Maria kommer spår och plattformar att byggas om. Vill du se hur det kommer att se ut kolla på illustrationskartorna i pärm 7-9 (se detaljerad information nedan) eller i vår webbkarta. Du hittar webbkartan via vår projektsida samt på:

http://projektinfo.trafikverket.se/Angelholm_Helsingborg/.

Station	Pärm	Ritningsnummer*
Ängelholm	7	1-2
Kattarp	8	28
Ödåkra	9	38
Maria	9	46

*Ritningsnumret hittas på plankartorna.

Vem fastställer järnvägsplanen?

Juridik- och planprövning, en central funktion inom Trafikverket, prövar frågan om att fastställa järnvägsplanen efter samråd med Länsstyrelsen i Skåne. Tidsåtgången för att fastställa planen skiljer sig åt från plan till plan. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen som då avgör ärendet. Beslut om fastställelse kungörs i Helsingborgs Dagblad, Nordvästra Skånes Tidningar och i Post- och Inrikestidningar.

Läs mer i broschyren Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi på denna sida: [Broschyr Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi \(Webbutik\)](#)

Vad innebär det att järnvägsplanen vinner laga kraft?

Ett fastställelsebeslut får laga kraft när överklagandetiden gått ut, om ingen har överklagat eller när regeringen har avgjort frågan. När järnvägsplanen vinner laga kraft får Trafikverket möjlighet att ta i anspråk den mark som framgår av järnvägsplanen.

Vem är sakägare?

Sakägare är en person som berörs av järnvägsplanen på något sätt. Man kan vara sakägare för att man berörs direkt, indirekt eller genom att ha ett väsentligt intresse i saken.

Frågor om byggtiden

Hur kommer min fastighet att påverkas under byggnation?

På plankartorna i pärm 1 till 3 är det angivet vilken mark som kommer tas i anspråk under byggtiden. Tillfälliga vägar underbyggtiden hittas i pärm 3, flik 1 i bilagor till plankartor.

Vilka fastigheter kommer att besiktigas inför byggstarten?

Vi arbetar med att förebygga och begränsa skador på fastigheter. Om någon fysisk skada skulle uppkomma på din fastighet i samband med utbyggnaden av dubbelspåret har du i de flesta fall rätt till kompensation av Trafikverket. Detta kan även gälla om en verksamhet drabbas av ekonomisk skada på grund av bygget. Vi kommer att besikta fastigheter som ligger nära det framtida arbetsområdet. Detta gör vi för att senare kunna se vad som är naturliga variationer och vad som skulle kunna vara påverkan av järnvägen eller trafiken på sträckan. Vilka fastigheter som kommer besiktigas är inte klart i nuläget. Berörda fastigheter kommer att kontakts då detta blir aktuellt.

När kommer ni att bygga utanför mig?

I dagsläget vet vi inte under vilka tidsspann vi kommer att befinna oss på de olika platserna längs sträckan. Projektet kommer att bedrivas som en totalentreprenad vilket innebär att det är entreprenören som planerar genomförandet. Projektet sträcker sig cirka 24 kilometer vilket innebär att vi inte kommer att kunna bygga på hela sträckan samtidigt. Information om byggtider kommer att finnas tillgänglig före byggstart.

Byggnationen kommer huvudsakligen att bedrivas under dagtid.

Jag har privat brunn – hur påverkar ni den?

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda om privata brunnar påverkas och vid behov kommer tillstånd för vattenverksamhet att sökas. Kompensationsåtgärder kan bli aktuellt vid påverkan.

Hur kommer framkomligheten att vara för trafikanter under byggtiden?

En av de viktigaste åtgärderna under byggskedet är att informera trafikanter om de förväntade störningarna; när de äger rum, vilken omfattning de förväntas ha och vilka alternativ det finns för att ta sig förbi byggområdet. Vi arbetar med detta tillsammans med Helsingborgs stad och Ängelholms kommun, Skånetrafiken och andra tågoperatörer. Målet är att gång- och cykeltrafik, kollektiv- och biltrafik ska komma fram på ett säkert och tillförlitligt sätt.

Kommer spåret att vara avstängt under byggnationen?

Under byggtiden kommer spåret att trafikeras som vanligt större delen av tiden. Under kortare perioder kommer spåret att tas ur drift. Mer information om tågtrafiken under byggtiden kommer närmre byggstart.

Kommer byggarbeten att ske nattetid?

I dagsläget vet vi inte hur vår framtida entreprenör väljer att planera sitt arbete. Byggnationen kommer huvudsakligen utföras under dagtid men det kan bli aktuellt med visst nattförlagt arbete. Mer information om nattarbeten under byggtiden kommer närmre byggstart.

Frågor om buller och bullerskyddsåtgärder

Vad innebär fastighetsnära bulleråtgärder?

Fastighetsnära åtgärder bekostar Trafikverket till de fastigheter som behöver bullerskyddsåtgärder för att få ett fullgott bullerskydd enligt de riktvärden som Trafikverket följer. Fastighetsnära åtgärder är exempelvis bullerdämpande fönster, förbättring av befintliga fönsters ljudreduktion, installering av tilläggsruta, utbyte till ljudisolerande friskluftsventiler samt lokalt bullerskydd vid uteplatsen. Vid mycket höga ljudnivåer inomhus kan även andra åtgärder som tilläggsisolering av väggar bli aktuella.

Vad innebär skyddad uteplats?

Målet är att ordna så att hus som har uteplatser med en ljudnivå över riktvärdet får ett alternativ till en skyddad uteplats. För att skydda uteplatser från buller finns flera lösningar. Antingen flyttar vi uteplatsen till en mer skyddad plats eller så sätter vi upp en lokal skärm i direkt anslutning till uteplatsen.

Hur kommer bullerskyddsskärmarna att se ut?

Bullerskydd i form av vallar och skärmar kommer att byggas längs spåret för att skydda närliggande fastigheter mot buller. I gestaltningsprogrammet (pärm 4, flik 4) finns exempel på utformning av bullerskydd. Mer exakt utformning av bullerskärmar kommer tas fram i det fortsatta arbetet i projektet, i samarbete med kommunerna. På plankartorna i pärm 1-3 finns det angivet hur höga skärmarna skall vara och var de skall vara placerade.

Vart hittar jag information om hur bullernivåerna för min fastighet kommer att se ut?

Bullernivåerna, både de befintliga och kommande, finns angivna i bullerutredningen i pärm 6. I bilaga 1R – 26R till bullerutredningen kan man se en karta över bullernivåerna för både väg och järnväg då bulleråtgärder är genomförda. I Bilaga 11c till miljökonsekvensbeskrivningen (pärm 5, flik 1) finns det angivet bullervärden för varje berörd fastighet. Om en fastighet inte är med i förteckningen betyder det att den inte beräknas påverkas av järnvägsutbyggnaden.

Varför har ni inte gjort bullermätningar hos mig?

Eftersom bullerskyddet gäller för framtida bullernivåer har vi huvudsakligen använt oss av beräkningar. Det är i dag väldigt ovanligt att man mäter buller på plats, utan man gör istället uträkningar för att få fram den adekvata bullernivån.

Utöver att bullerskyddet gäller för framtida bullernivåer är anledningen till att beräkningar är en lämpligare metod än mätningar att ljudnivåerna ska vara representativa för ett årsmedeldygn. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå avser ett sådant medelvärde för hela dygnet och eftersom trafiken varierar över dygnet och även från dygn till dygn krävs mätningar under en lång tid för att få fram ett dygnsmedelvärde. Om man ska mäta bullernivåerna krävs även speciella väderförutsättningar då detta spelar stor roll för hur ljudet färdas.

När vi beräknar trafikbuller använder vi beräkningsmodeller som tar hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse. Beräkningsmodellen innehåller underlag från uppmätningar av bullernivåer från de olika tågtyper som finns och den framtida tågtrafik som planeras.

Vilka bulleråtgärder planeras på min fastighet?

Du kan se vilka bullerskyddsåtgärder som är planerade för din fastighet i granskningshandlingarna. I plankartan ser du eventuella spårnära åtgärder och i bilaga till plankartan (pärm 3, flik 1) ser du eventuella för fastighetsnära åtgärder.

När får jag mina bullerskyddsåtgärder?

Förutsättningen för att Trafikverket ska kunna påbörja arbetet med de bulleråtgärderna som beskrivs i järnvägsplanen är att järnvägsplanen vunnit lagakraft. Därför kommer arbetet med bulleråtgärder tidigast att påbörjas efter det att järnvägsplanen har vunnit laga kraft. När järnvägsplanen har vunnit laga kraft har Trafikverket skyldighet att genomföra de bulleråtgärder som är gemensamma för orten, exempelvis bullerplank och bullervallar. Trafikverket har också en skyldighet gentemot fastighetsägaren att erbjuda de fastighetsnära bulleråtgärder som har beskrivits i järnvägsplanen, sedan är det upp till fastighetsägaren att tacka ja eller nej. Vår målsättning är att utföra de fastighetsnära bulleråtgärderna före byggstart, för att de på så sätt kan skydda även mot byggbuller.

Frågor om markintrång, inlösen och ersättning

Vilket markintrång sker på min fastighet?

På plankartorna i pärm 1-3 är det angivet vilken mark som kommer att tas i anspråk under byggtiden. Tillfälliga vägar under byggtiden hittas i pärm 3, flik 1 i bilagor till plankartor.

Tätort	Pärm	Ritningsnummer*
Ängelholm	1	1-8
Rögle	1-2	17-20
Kattarp	2	28-30
Ödåkra	3	37-41
Helsingborg	3	44-49

*Ritningsnumret hittas på plankartorna utskrivet på kartan mot sidorna till eller lägst ned till höger.

Ni kommer göra intrång hos mig – när får jag veta vilken ersättning jag får och hur ni kommer att göra intrång hos mig?

Först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft kan vi börja markförhandla. I plankartorna i granskningshandlingarna kan du se om och vilket intrång vi behöver göra på din fastighet.

När får jag min ersättning?

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft kan markförhandling påbörjas, vanligtvis sker detta dock först vid byggstart. I normalfallet kommer vi överens med berörda fastighetsägare och rättighetshavare gällande ersättningen, skriver ett avtal och betalar ut ersättningen som ett engångsbelopp snarast möjligast därefter.

Mer om detta kan ni läsa i broschyren [Väg eller järnväg på min mark - Hur får jag min ersättning?](#)

Ni ska ha servitut hos mig – vad innebär det? Hur ersätter ni mig för det?

Servitut innebär att vi får rätt att använda er mark, till exempel för att kunna underhålla en bullerskärm. Ersättningsfrågor löses i varje enskilt fall med ansvarig markförhandlare.

Vad innebär tillfällig nyttjanderätt?

Tillfällig nyttjanderätt behövs på mark som ska användas för tillfälliga transportvägar, arbetsbodas, kontor, upplag, maskiner, byggnadsmaterial med mera under byggtiden. Vilken mark som vi behöver för tillfällig nyttjanderätt ser du i järnvägsplanen, där anges även under vilken tidsperiod som nyttjanderätten gäller. Vi betalar ersättning till dig som fastighetsägare för den tillfälliga nyttjanderätten och när tidsperioden löper ut återställer vi marken.

Kan jag få ersättning för eventuell påverkan på min verksamhet under och efter byggtiden?

Genom de kontakter vi har med fastighetsägare och verksamhetsutövare försöker vi utreda hur dessa bedöms påverkas av vårt anläggningsarbete. Sedan hittar vi lösningar för att förebygga att skador uppstår, eller för att begränsa dessa. Det är oerhört viktigt att kunna nå sin fastighet/verksamhet under hela byggtiden, därför är detta ett högt ställt krav vid vår projektering. Om vi inte hittar någon möjlig lösning kan ersättning i någon form bli aktuell.

Frågor om vad som händer när dubbelspårsutbyggnaden är färdig

Kommer tågtrafiken öka efter utbyggnaden jämfört med idag?

Ja, persontågstrafiken beräknas öka succesivt från cirka 106 persontåg per dygn år 2015 till cirka 144 persontåg per dygn år 2040.

För vilken hastighet byggs det nya spåret?

Det nya dubbelspåret byggs så att snabbtågen kan köra i 200 km/h. Öresundstågen kan köra i 180 km/h och Pågatågen i 160 km/h.

Vad händer med sträckan Maria station till Helsingborg C?

I dagsläget finns det inget beslut för sträckan. Sträckan mellan Maria station och Helsingborg C har fyra möjliga lösningar för att byggas ut till dubbelspår. Fram tills att en åtgärd är beslutad kommer dock andra förbättringar göras för att minska effekterna av störningar längs sträckan.

Kommer Trafikverket att återställa de platser som används för etablering?

Ja, vi återställer alltid mark där vi har haft tillfällig nyttjanderätt om vi och fastighetsägaren inte kommer överens om annat.

Kommer godstrafiken längs sträckan att öka?

Nej. Godstrafik kommer i huvudsak att gå på Godsstråket genom Skåne, det vill säga Hallandsås-Ängelholm-Åstorp. Endast vid omledningar kommer godstrafik att trafikera Väst kustbanan, då sträckan Ängelholm-Kattarp-Åstorp.

Kommer det att bli fler tågavgångar?

Tågavgångarna från Ängelholm station och Helsingborg C planerar att bli fler. Antalet Öresundståg och Pågatåg på sträckan Helsingborg C till Ängelholm C planeras att öka från 92 tåg per dygn 2015 till 120 tåg per dygn efter utbyggnaden år 2040. Tågavgångarna med Pågatåg från Kattarp station, Ödåkra station och Maria station planeras i dagsläget inte att öka.

Hur kommer det att se ut i Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria park när projektet är avslutat?

I vår webbkarta kan du se hur det nya spåret ska dras och vilka förändringar Trafikverket planerar att göra vid korsningar, stationer och så vidare. Du hittar webbkartan via vår projektsida samt på: http://projektinfo.trafikverket.se/Angelholm_Helsingborg/