

FÖRÄNDRINGAR SEDAN SAMRÅD DECEMBER 2015

Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg

Ängelholms och Helsingborgs kommun, Skåne län

Järnvägsplan, 2017-01-23

Projektnummer: 144113



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förändringar sedan samråd december 2015

Författare: Carl Svensson, Sweco

Dokumentdatum: 2017-01-23

Ärendenummer: TRV 2014/71699

Version: 1.0

Kontaktperson: Åsa Rosberg

Innehåll

LÄSANVISNING.....	5
ÖVERGRIPANDE FÖRÄNDRINGAR	5
DELSTRÄCKA GENOM ÄNGELHOLM	5
DELSTRÄCKA ÄNGELHOLM-RÖGLE-KATTARP	6
DELSTRÄCKA GENOM KATTARP	6
DELSTRÄCKA KATTARP-ÖDÅKRA	7
DELSTRÄCKA GENOM ÖDÅKRA.....	7
DELSTRÄCKA ÖDÅKRA-MARIA	8
DELSTRÄCKA GENOM MARIA STATIONSOMRÅDE.....	8
DELSTRÄCKA MARIA-ROMARES VÄG	9

Läsanvisning

Sedan samråden med allmänheten hölls i december 2015 har arbetet med järnvägsplanen och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen fortsatt. Utformningen av anläggningen är i stora drag den samma, men optimeringar och justeringar har skett för att tillmötesgå önskemål från allmänhet, kommuner och andra aktörer. De ändringar som gjorts redovisas i korthet nedan, uppdelat på de olika delsträckor som projektet delats upp i för att underlätta orienteringen.

Övergripande förändringar

- Sedan samrådet i december 2015 har arbetet med att projektera anläggningen fortsatt. Bland annat har järnvägsanläggningens markbehov preciserats, liksom behov av servitut på befintliga vägar, för nya ledningar och så vidare. Även det tillfälliga markbehovet som krävs under byggtiden har utretts, bland annat för upplag, byggvägar och ytor för omledning av trafik. Samtliga markbehov redovisas på järnvägsplanens plankartor, *710-00-110-216-050 Plankartor samrådshandling*. Markanspråken är fortfarande preliminära och kan komma att ändras.
- Behovet och utformningen av bullerskyddsåtgärder utmed spåren har utretts vidare och typen av bullerskydd har preciserats. I ett fåtal fall har de vidare utredningarna visat att bullerskydden har haft för liten effekt jämfört med kostnaden, och därmed inte kan försvaras ekonomiskt. I dessa fall har andra bullerskyddsåtgärder utretts, bland annat fasadåtgärder eller skyddad uteplats.
- Behovet av utjämningsmagasin har utretts och magasin krävs på fem platser, varav tre ingår i järnvägsplanen. Magasin vid Planavägen, Flöjavägen och Vagnmakarevägen ingår i järnvägsplanen och markbehovet framgår av plankartorna. Det krävs även magasin för Centrumkopplingen i Ödåkra samt för Maria stationsgata. Dessa magasin regleras i detaljplan, men förslag på placering framgår i miljövärdeskartorna.

Delsträcka genom Ängelholm

- Befintlig bullerskyddsskärm söder om Havsbadsvägen behålls med nuvarande utförande.
- Bullerskyddsskärmarna utmed Trafikverksskolan har förändrats och skyddar endast de undervisningslokaler som utsätts för höga ljudnivåer. Verkstäder och kontor samt utomhusmiljön skyddas inte då det inte bedömts som ekonomiskt försvarbart. Långa bullerskyddsskärmar hade även inneburit en visuell barriär mellan staden och den västra sidan av järnvägen.

- Befintlig sidoplattform vid Ängelholms station behöver justeras i höjddled för att ha samma höjd över spår utmed hela plattformslängden.
- Befintliga och nya bullerskyddsvallar utmed järnvägens östra sida har optimerats för att ge ett bra skydd för bostäder och skolor öster om järnvägen. Lösningen är bland annat att befintlig vall förses med en låg bullerskyddsskärm på krönet. Det föreslås även nya vallar med skärm på krönet, samt enbart skärm där utrymme inte finns för vall.
- Sibirienvägen har flyttats norrut för att möjliggöra en fri höjd på minst 4,5 meter under järnvägsbron. Därmed förbättras tillgängligheten till järnvägens västra sida för höga fordon, bland annat räddningstjänsten. Den befintliga bron rivs och kringliggande vägar anpassas till vägportens nya läge.
- En befintlig telemast strax norr om vägport Sibirienvägen påverkas av det nya spåret och flyttas till ett nytt läge väster om det nya spåret.

Delsträcka Ängelholm-Rögle-Kattarp

- Befintlig bullerskyddsskärm vid Häggehusvägen behålls. En ny och längre skärm som utretts hade gett något bättre bullerdämpning än befintlig skärm, men kostnaden motsvarande inte den nytta skärmen gjorde på grund av att den endast skyddade ett fåtal hus.
- Bullerskyddsåtgärder vid Rögle har optimerats. Bland annat har en bullerskyddsvall placerats mellan nytt spår och befintlig banvall. Höjden är fem meter över spår och slänten mot samhället föreslås vara flack för att bättre smälta in i landskapet. Vallen smalnar av längre söderut på grund av mindre tillgängligt utrymme och förses även med en låg skärm på krönet där det inte är möjligt att ha en fem meter hög vall. Vid gång- och cykelporten placeras en tre meter hög skärm utmed järnvägen, som sedan återigen övergår till vall söder om porten.
- Söder om Röglevägen har placeringen av ett teknikhus optimerats för att minska intrånget på jordbruksmarken.
- Norr om Kattarp, från km 229+350 till km 229+650, har en ny serviceväg placerats för att ge åtkomst till två växlar.

Delsträcka genom Kattarp

- Bullerskydden genom Kattarp har optimerats och anpassats till tillgängligt utrymme. Vid stationen har tre meter höga skärmar föreslagits. Utformningen av dessa beslutas i samråd med Helsingborgs stad. På den östra sidan ansluter de nya skärmarna till befintliga gabioner som finns strax norr om Planavägen. Skärm placeras även på den västra sidan utmed bebyggelsen vid Västrabyvägen. En bullerskyddsvall placeras mellan Västkustbanan och Skånebanan mot Åstorp på ytan som finns mellan spåren norr om Planavägens nya läge.

- Gång- och cykelporten som även utgör plattformsförbindelse har justerats i samråd med Helsingborgs stad. Helsingborgs stad bedriver ett fortsatt arbete med att gestalta stationsområdet.
- Ett fördröjningsmagasin för vägport Planavägen har placerats väster om järnvägen i närheten av där Planavägen återgår till sin nuvarande sträckning. Läget för magasinet är valt utifrån att utloppet från magasinet ska ha självfall mot Skavebäcken. En ledning förbinder fördröjningsmagasinet med bäcken.
- Två teknikhus har placerats inom befintlig järnvägsfastighet utmed Skånebanan. Ingen ny mark behöver tas i anspråk, utöver ett servitut på en befintlig väg för att möjliggöra åtkomst till teknikhuset längst österut.

Delsträcka Kattarp-Ödåkra

- På grund av den planerade hastighetshöjningen behöver befintligt spår bytas till nytt spår på sträckan från Kattarp till söder om Ödåkra, en sträcka på cirka 6,4 kilometer. Spåret behöver bytas då befintligt spår inte tillåter hastigheter på upp till 200 km/tim.
- De bullerskyddsåtgärder som föreslogs vid samråden för enstaka eller mindre bebyggelsegrupper har utretts vidare avseende effekt och kostnad. Två bullerskydd har tagits bort på grund av att de inte är ekonomiskt rimliga och att ljudnivåerna istället kan minskas med fasadåtgärder och skyddade uteplatser. Skydd har utgått på den västra sidan av järnvägen vid km 231+900 och på den östra sidan vid km 233+200. Bullerskydd vid km 232+250 och 233+150-233+500 har optimerats för att bli så kostnadseffektiva som möjligt, och där utrymme finns utgörs bullerskydden av en fem meter hög vall.
- Fördröjningsmagasin har placerats vid de nya planskilda korsningarna för Flöjavägen och Vagnmakarevägen. Vattnet från fördröjningsmagasinet vid Flöjavägen leds ut i Flöjbäcken och vattnet från magasinet vid Vagnmakarevägen leds ut i Ödåkrabäckens rensningsföretag via ledningar.

Delsträcka genom Ödåkra

- Bullerskyddsskärmarna genom Ödåkra har optimerats utifrån järnvägsanläggningen och intilliggande mark. För att minimera markanspråken har skärmarna placerats så nära spåren som möjligt. Krav på fritt utrymme kring kontaktledningsstolparna medför att skärmarna buktar ut vid varje stolpe. Skärmhöjden är genomgående tre meter. Material och utformning av skärmarna beslutas i samråd med Helsingborgs stad i samband med bygglovsprocessen. Bullerskydden norr om Ödåkra samhälle utgörs av fem meter höga vallar.
- Det teknikhus som tidigare var placerat öster om järnvägen, strax norr om Centrumkopplingen, har flyttats norrut till fastigheten Arbogaån 4, som är inlöst.

- Befintlig gångtunnel vid Björkavägen behålls och förlängs för att anpassas till det nya spåret. Utformning av trappor och kringliggande ytor utreds av Helsingborgs stad. Gångtunneln blir en viktig förbindelse mellan de två sidorna av järnvägen och utgör även en plattformsförbindelse för de södra delarna av plattformarna. Entréer till plattformarna finns i anslutning till gångtunneln på båda sidor av järnvägen.
- Gång- och cykelporten vid Södra Rålgatan ersätter tidigare förslag vid Drivhusgatan. Den nya passagen ligger cirka 200 meter längre söderut. Orsaken till förändringen är att gång- och cykelporten vid Drivhusgatan blev trång och fick branta lutningar. Den nya lösningen möjliggör att Lövsagogsgatan, Toftagatan och Tujagatan kopplas samman via en ny gata. På så sätt blir det bättre framkomlighet för bland annat sophämtning och räddningstjänst.

Delsträcka Ödåkra-Maria

- Gång- och cykelvägen som ansluter till Ängavångsgatan på den östra sidan av järnvägen har justerats något för att minska intrånget i en stenmur som är biotopskyddad.
- Ett bullerskydd som föreslogs på den västra sidan av järnvägen vid km 236+050 har utgått på grund av att det inte var ekonomiskt försvarbart och gav relativt liten effekt. Istället behålls förslagsvis befintliga gabioner.
- Ett teknikhus som föreslogs placeras vid befintlig teknikbyggnad vid km 236+500 har flyttats cirka 250 meter norrut och placerats intill en befintlig serviceväg.
- Ett teknikhus som föreslogs placeras öster om järnvägen precis söder om Christinelundsvägen har flyttats cirka 400 meter norrut för möjliggöra åtkomst via en befintlig serviceväg.
- Vid Gyhult föreslås Smårydsvägen justerats för att anpassas till framtida utbyggnad av befintlig transformatorstation.
- Ett nytt teknikhus har placerats öster om järnvägen cirka 100 meter norr om Maria stationsgata. En ny serviceväg ansluter till teknikhuset samt till växelförbindelser mellan spåren.

Delsträcka genom Maria stationsområde

- Maria station är i stort sett oförändrad, men mindre justeringar har gjorts. Bland annat har en ramp till vardera plattformen tillkommit för att möjliggöra åtkomst för underhåll och service.

Delsträcka Maria-Romares väg

- En mindre parkeringsyta utmed Hasselgatan har tillkommit för att möjliggöra åtkomst till växeln där dubbelspår återgår till enkelspår.
- Ytor för teknikhus och transformatorer söder om den sista växeln i söder har preciserats.
- Projektgränsen har flyttats till km 240+300, vilket bland annat påverkar gränsdragningen för bullerberäkningarna.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se