

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# 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: Samrådsredogörelse

Författare: Carl Svensson, Sweco

Dokumentdatum: 2017-01-23

Ärendenummer: TRV 2014/71699

Version: 1.0

Kontaktperson: Åsa Rosberg

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING .....</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD I FÖRSTUDIE- OCH JÄRNVÄGSUTREDNINGSSKEDET .....</b>	<b>6</b>
Samråd i förstudieskedet .....	7
Samråd i järnvägsutredningsskedet.....	7
<b>SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>9</b>
<b>SAMRÅD OM JÄRNVÄGSPLAN MED TILLHÖRANDE MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING .....</b>	<b>9</b>
Samråd med berörd länsstyrelse .....	9
Samråd med berörda kommuner.....	10
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	12
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	13
Samråd med allmänheten .....	20



I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen bemöter Trafikverket inte varje enskilt yttrande, utan de yttranden som inkommit sammanfattas och bemöts ämnesvis. För att ta del av inkomna yttranden i sin helhet hänvisas till Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2014/20416.

## Sammanfattning

Samråd har skett både i förstudie- och järnvägsutredningsskedet. I de skedena framfördes framför allt frågor och synpunkter kring möjliga alternativa dragningar av det nya spåret samt dess påverkan på omgivningen, exempelvis buller.

I järnvägsplaneprocessen har samråd skett med länsstyrelse, kommuner, allmänhet och särskilt berörda liksom med övriga myndigheter, organisationer och föreningar. Samråd med allmänheten skedde i december 2015.

Samråd med länsstyrelsen har skett fortlöpande under arbetet med järnvägsplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Diskussioner har bland annat förts kring det nya spårets påverkan på natur- och kulturmiljöer, såsom vattendrag, naturreservat och biotoper.

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun har varit delaktiga under hela planläggningsprocessen och bidragit med information och synpunkter kring utformning av anläggningen. Kommunerna har främst deltagit i utformningen av påverkade vägar och stationsområdena. Även Region Skåne och Skånetrafiken har varit delaktiga i utformningen av stationerna.

Med övriga myndigheter, organisationer och föreningar har samråd skett brevledes. Inkomna synpunkter rörde främst påverkan på naturmiljö och boendemiljöer i avseende buller och vibrationer.

Samråd med allmänheten skedde under december år 2015. Samrådsmöten i form av öppet hus hölls i Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria. Totalt medverkade cirka 500 personer vid samråden. De vanligaste frågorna på samråden rörde buller, vibrationer, markintrång på den egna fastigheten samt hur byggskedet är tänkt att bedrivas.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta. Planläggningsbeskrivningen har varit tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2014-03-20, 2014-08-14, 2015-03-09, 2015-11-05, 2016-02-11 och 2017-01-23.

# Samråd i förstudie- och järnvägsutredningsskedet

Sträckan mellan Ängelholm och Helsingborg, Romares väg har studerats i ett flertal utredningar innan järnvägsplaneskedet. Samtliga handlingar finns diarieförda under diarienummer BRS 04-2153/SA20.

Den 1 januari 2013 trädde en ny infrastrukturlagstiftning i kraft. Den gamla planlägningsprocessen bestod av tre separata planeringssteg för järnväg; förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Större projekt skulle även inhämta regeringens tillåtlighet. Parallellt med de olika planeringsstegen hölls samråd där både Trafikverket och övriga samhället medverkade för att lämna synpunkter på föreslagen utformning. Med anledning av den nya lagstiftningen har en ny planlägningsprocess för väg- och järnvägsprojekt tagits fram. Projektet dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg har startats upp i den gamla planeringsprocessen och sedan fasats över till den nya planlägningsprocessen vid årsskiftet 2012/2013. I korthet innebär den nya planlägningsprocessen att de tre tidigare skedena förstudie, utredning och plan, ersätts av en sammanhängande planlägningsprocess.

Resultaten från de tidigare stegen utgör ett viktigt underlag för järnvägsplanen. Resultatet från samråden i föregående steg, förstudie och järnvägsutredning, sammanfattas därför nedan.

En förstudie för Västkustbanan delen Ängelholm-Helsingborg, Maria station slutfördes av Banverket år 2004. Syftet med förstudien var att klargöra behovet av dubbelspår och att kartlägga tänkbara lösningar för att öka kapaciteten på sträckan Ängelholm – Helsingborg, Maria station. Slutsatser i förstudien var att dubbelspår är nödvändigt på sträckan och att närmare utredning görs i en järnvägsutredning. Förstudien utgjorde underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt för tidigt samråd.

Sträckan mellan Maria station och Helsingborg C studerades i en separat förstudie under år 2010. I förstudien studerades två utredningsalternativ. Tunnel, i två olika varianter (tunnel A och C), samt utbyggnad i markplan längs befintlig sträcka. Två möjliga etapplösningar identifierades, utbyggnad av mötesstation på Gröningen och utbyggnad till dubbelspår från Maria station till Romares väg. Trafikverket gjorde bedömningen att det kommer dröja innan en komplett dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan kan realiseras men att en utbyggnad till dubbelspår på sträckan Maria station - Romares väg bör prioriteras.

Med resultatet i förstudien från år 2004 som underlag tog Banverket beslut (2004-02-10) att det fortsatta arbetet skulle bedrivas i en järnvägsutredning för sträckan Ängelholm – Maria med fyra alternativ till utbyggnad av dubbelspår.

- UA 1 - utbyggnad i befintlig sträcka
- UA 2 - utbyggnad i befintlig sträcka med nedsänkt järnväg i Ödåkra
- UA 3- utbyggnad i ny sträckning väster om Ödåkra
- UA 4 - utbyggnad i ny sträckning via Väla

Med en funktions- och teknikutredning som underlag förkastades UA 2 och UA 4 på grund av hög kostnad och försämrat stationsläge i Ödåkra. Kvar att studera i järnvägsutredningen blev UA 1, med underalternativen UA 1a, b och c, samt UA 3. Det alternativ som Trafikverket slutligen förordade blev UA1b, med undantag vid Rögge där spårrätning enligt UA 1a förordades. UA3 förkastades på grund av att stationsläget hamnade utanför Ödåkra tätort, med försämrat resenärsunderlag som följd.

År 2011 togs en järnvägsutredning fram som studerade sträckan väg 111 Christinelundsvägen-Romares väg. Fyra olika principlösningar inom en korridor mellan väg 111 och Maria station studerades. För resterande sträcka, Maria station-Romares väg, fanns endast en möjlig lösning, att det nya spåret placerades norr om befintligt. De fyra principlösningarna dimensionerades för att i ett senare skede kunna medge utbyggnad till fyrsparstation och vändspår på Maria station. I lösning 1, 2 och 3 placerades två sidoplattformar på utsidan av vardera huvudspåret. I lösning 4 placerades två mittplattformar mellan spåren. Lösning 1 medgav en större kurvrätning vid Gyhult medan de övriga tre lösningarna medgav en mindre kurvrätning.

De lösningar som förordades var 1 och 2 då de uppfyllde samtliga projektmål, bland annat högre kapacitet, högre hastighet, ökad tillgänglighet och anpassning till befintlig och framtida samhällsutveckling.

### Samråd i förstudieskedet

Tidigt samråd genomfördes av Banverket år 2003 i form av möten med tjänstemän, politiker och allmänhet. Ett femtontal skrivelser kom in till Banverket från enskilda och föreningar. Utöver mötena hölls samtal med tjänstemän på Vägverket, på Helsingborgs stad samt Ängelholms kommun. Synpunkter som noterats berör främst alternativa dragningar av järnvägen, bullerstörningar, barriäreffekt, säkerhetsfrågor samt stationslägen.

Inbjudan till de allmänna mötena skedde genom annonser i lokalpressen, nyhetsbrev som delades ut till hushåll längs sträckan som samhällsinformation samt direktbrev till berörda föreningar. Vid mötena presenterades projektet och deltagarna kunde ställa frågor. Deltagarna uppmanades att lämna in skriftliga synpunkter samt att anmäla sitt intresse för deltagande i kommande planeringsskedens referensgrupper.

För delen Maria-Knutpunkten slutfördes en förstudie år 2010 för vilken samråd hölls i september år 2008 i form av ett öppet kvällsmöte samt möten inom en referensgrupp. Vid det öppna mötet deltog ett 60-tal personer från allmänheten, tjänstemän från Helsingborgs stad, kommunalråd samt representanter från Skånetrafiken och Banverket. Diskussionerna under mötet handlade främst om buller, höjdlägen och lutningar, miljöpåverkan, HH-förbindelse, byggskedet, påverkan på befintliga vägar, ny utformning av Maria station, utformning av det nya dubbelspåret samt kapacitet på järnvägen.

Samrådsredogörelserna från förstudieskedet återfinns i sin helhet hos Trafikverket under diarienummer BRS 04-2153/SA20.

### Samråd i järnvägsutredningsskedet

Under arbetet med järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning (2005-2006) för dubbelspårsutbyggnad av järnvägssträckan Ängelholm-Maria genomfördes en samrådsprocess i enighet med de krav som ställs i lagen om byggande av järnväg och

miljöbalken. Samråd genomfördes med statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som antogs bli berörda av dubbelspårsutbyggnaden.

Med allmänhet, kommuner, trafikoperatörer, länsstyrelse, Vägverket och andra intressenter höll Banverket 18 möten under samrådsprocessen för sträckan Ängelholm-Maria. Samråd genomfördes även under arbetet med miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsutredning Maria station-Romares väg (2009-2010).

### *Samråd med allmänheten*

Vid de möten som hölls med allmänheten närvarande totalt cirka 440 personer. Cirka 20 enskilda personer och föreningar lämnade skrivelser i samband med samrådsmötena och som separata skrivelser. De främsta frågeställningar som dokumenterades i minnesanteckningar eller skrivelser i samband med dessa samråd samt samråd med myndigheter var järnvägens dragning och avfärdade alternativa dragningar, stationslägen, bullerstörningar och markanspråk.

Under framtagande av järnvägsutredning för sträckan Maria station-Romares väg hölls samråd med allmänheten i form av öppet hus och möte med presentation av projektet i februari 2010. Representanter för Banverket, Helsingborgs stad, Skånetrafiken samt av Banverket anlidade konsulter medverkade vid samrådet för allmänheten. Vid detta samråd kom det främst upp frågeställningar om vilka planerna är för den sista sträckan från Romares väg ner till Knutpunkten, anslutning av en höghastighetsbana, om en HH-förbindelse blir av, påverkan på befintlig bebyggelse, tidplan, finansiering, kapacitet och hur framtida trafikering av järnvägen kommer se ut.

### *Samråd med kommuner och myndigheter*

Möten hölls vid flera tillfällen med berörda kommuner där kommunala beslutsfattare informerades om planeringsarbetet. Samråd med myndigheter under arbetet med järnvägsutredningen för Ängelholm-Maria skedde genom utskick av skriftlig information till 15 olika statliga myndigheter. Från tio av de statliga myndigheterna inkom synpunkter. De främsta frågeställningar som uppkom var om järnvägens dragning och avfärdade alternativa dragningar, stationslägen, bullerstörningar och markanspråk.

Samråd hölls med länsstyrelsen vid ett flertal tillfällen under arbetet med järnvägsutredningen för Ängelholm-Maria. Vid mötena behandlades bland annat frågor kring samråd med allmänheten, om hänsyn tas till en framtida station i Vegeholm och hur påverkan på Ödåkra samhälle minimeras, exempelvis med en mindre sänkning av järnvägen. Dåvarande Banverket svarade att samrådsprocessen med allmänheten och andra samrådsparter redovisas i samrådsredogörelsen som tillhör järnvägsutredningen. Angående en station i Vegeholm var förutsättningen för järnvägsutredningen att de lösningar som föreslogs inte skulle omöjliggöra en stationsetablering. Avseende en nedsänkning genom Ödåkra skulle Banverket förmodligen utreda en sådan lösning.

Under arbetet med järnvägsutredningen för Maria station-Romares väg höll Banverket samråd med länsstyrelsen i november år 2009 där representanter från olika sakområden deltog. Synpunkterna som lämnades berörde planskilda korsningar, Pålsjö och Gyhult skogs viktiga miljöer och djurliv, koppling med Europabanan, riskfrågor samt hur detaljplaner påverkas och att den gällande översiktsplanen bör vara med i miljökonsekvensbeskrivningen.



## Samrådsrets

Samråd ska ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Då järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken har samråd även skett med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och samråd har därmed också skett med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Berörd allmänhet har definierats utifrån befintlig järnvägs närområde. Samtliga fastigheter inom 500 meter på vardera sidan av järnvägen har underrättats om samråden via brev. Avgränsningen baseras på en förmodad förändring av bullernivåerna i samband med projektets genomförande. Övrig allmänhet har underrättats via annonsering i lokala tidningar.

Övriga intressenter har identifierats utifrån vilka samrådsparter som deltog i järnvägsutredningen samt de myndigheter, organisationer och föreningar som Trafikverket normalt brukar samråda med vid järnvägsutbyggnader.

## Samråd om järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

### Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Skåne län har skett vid fem tillfällen. Dagordning och diskussionsunderlag har översänts till länsstyrelsen minst en vecka innan mötet. Protokoll från samrådsmötena med länsstyrelsen finns diarieförda under diarienummer TRV 2014/20416.

2015-03-04 hölls ett inledande möte där syftet och behovet av projektet redovisades. Länsstyrelsen upplyste om att det är viktigt att beakta gällande översiktsplaner för berörda kommuner. Åtgärdsbehovet av åtgärder vid Vege å diskuterades samt dess eventuella indirekta påverkan på ett Natura 2000-område nedströms ån. Påverkan på området kan kräva en Natura 2000-prövning, vilket är tidkrävande. Det är därför viktigt att påverkan på Vege å tidigt identifieras. Då planen följer det nya regelverket för planlägningsprocessen ingår även prövning av generellt biotopskydd och strandskydd i fastställelsebeslutet. Detta ställer samma krav på redovisning av påverkan som tidigare ingick i separata anmälningar.

2015-06-03 diskuterades främst järnvägens förmodade intrång i naturreservatet för Väla skog. För att undvika intrång skulle det nya spåret kunna läggas på den västra sidan av befintligt spår, men hade inneburit ett försvårat byggskede, sämre spårgeometrier och troligtvis påverkat ett stort antal kraftledningsstolpar.

2015-11-11 fortsatte diskussionerna kring intrånget i Väla skog. Länsstyrelsen tydliggjorde att det är viktigt att motiv och konsekvenser av de olika alternativen redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för att förenkla godkännandet av den samma. Trafikverket redovisade de preliminära resultaten av bullerberäkningarna som gjorts utmed sträckan. Man redovisade även när och hur de planerade samråden ska genomföras. Övriga frågor som diskuterades var bland annat att biotopskydd utmed sträckan måste redovisas i

järnvägsplanen samt att dubbelspåret slutpunkt i söder flyttats norrut och därmed undviks intrång i Pålsjö skog och påverkan på stenbron för Romares väg.

2016-03-02 hölls ett samråd kring vattenverksamhet och vilken påverkan projektet har på yt- och grundvatten.

2016-10-27 hölls ett samråd med länsstyrelsen i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen levererades för länsstyrelsens godkännande. Mötet syftade till att ge en övergripande bild av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt projektets bedömda miljöpåverkan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedriver löpande samråd med berörda kommuner för att fånga upp intentioner i översiktsplaner och detaljplaner. Påverkan på den kommunala planeringen framgår även i ett kapitel i järnvägsplanens planbeskrivning liksom i miljökonsekvensbeskrivningen. I de fall järnvägsplanen strider mot gällande detaljplaner åtgärdas det genom ändring av detaljplanen eller att delar ersätts med en ny plan.

Den nya järnvägsbron över Vege å förutsätts kunna byggas i torrhet för att undvika påverkan på Vege å och Natura 2000-området nedströms. Trots det finns risk för grumling och utsläpp under en begränsad tid av byggskedet. Skälderviken bedöms inte påverkas. Åtgärder vidtas under byggtiden för att begränsa grumling och andra risker. Under driftskedet bedöms den nya bron inte tillföra någon ökad belastning jämfört med idag.

Generella biotopskydd och strandskydd redovisas och konsekvensbeskrivas i järnvägsplanens planbeskrivning och i miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan på Väla skog samt motiv till valt och bortvalda alternativ redovisas i järnvägsplanens planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Sammanfattat innebär placeringen av dubbelspåret på den östra sidan av befintligt spår att intrång sker i delen närmast järnvägen, cirka sex meter in i reservatet. Intrånget ger en negativ påverkan på skogsbrynet och dess närmiljö, men syftet med naturreservatet påverkas inte. Alternativet att lägga spåret på den västra sidan av befintligt spår har valts bort på grund av omfattande påverkan på två större kraftledningar, försämrade spårgeometri som leder till ett försvårat anläggande av det nya spåret samt omöjliggör utbyggnad av Maria station till fyra spår.

Trafikverket har beaktat länsstyrelsens synpunkter vid framtagandet miljökonsekvensbeskrivningen. Samråd med länsstyrelsen fortsätter i det kommande planerings- och projekteringsarbetet för att ge goda förutsättningar för den fortsatta processen.

## Samråd med berörda kommuner

Samråd med Helsingborgs stad och Ängelholms kommun har skett under arbetet med järnvägsplanen med regelbundna arbetsgrupps- och fokusmöten med kommunernas tjänstemän. Utredningar och annat material har översänts regelbundet till kommunerna för att utgöra diskussionsunderlag vid fokusmötena. Trafikverket har haft en god löpande dialog med kommunerna och bedömer att detta har medfört att kommunernas synpunkter har inarbetats kontinuerligt. Samråd med kommunerna avseende planen, dess utformning och funktion har skett.

Samråden har till stor del fokuserat på de delar som behöver samordnas med kommunernas planerade utveckling av orter och områden kring järnvägen. Därför berör de frågor som diskuterats främst utformningen av stationsområdena, flytt av påverkade vägar och ersättning av de plankorsningar som stängs samt omfattning och utformning av bullerskyddsåtgärder.

Under samrådstiden har yttranden från Helsingborgs stad och Ängelholms kommun inkommit. Yttranden är diarietförda under diarienummer TRV 2014/20416.

**Helsingborgs stad** påpekar att det är viktigt att stationsorterna ges goda förutsättningar för att utvecklas och att stationerna ges tydliga kopplingar till orterna.

Vidare menar de att ett mindre spåravstånd bör övervägas på de platser där det innebär betydande skillnad för kringliggande fastigheter. Val av spåravstånd behöver förtydligas i handlingarna.

Det är viktigt att vägar och gång- och cykelvägar anpassas till framtida planer, exempelvis utbyggnaden av spårväg vid Maria station och att stationsområdena knyts till kringliggande bebyggelse. Kommunen efterfrågar även att servicevägarna utmed järnvägen bör utformas så att de går att använda som gång- och cykelväg, till exempel mellan Kattarp och Ödåkra.

I de punkter där järnvägen passerar över vattendrag på broar bör hänsyn tas till det rörliga friluftslivet. Vidare bör de planskilda passagernas påverkan på grundvattnet och därmed kringliggande områden beskrivas. Även järnvägens intrång i Väla skog behöver tydligt belysas då breddningen av järnvägsområdet påverkar den artrika brynzonen.

Bullersituationen i Ödåkra är en utmaning med avvägning mellan bullerskyddens barriäreffekter, visuella påverkan och en god ljudmiljö.

Gränsdragningen avseende underhåll mellan kommunen och Trafikverket är viktig att definiera.

Trafikverkets kommentar: Alla tre stationer i Helsingborgs kommun förändras i samband med dubbelspårsutbyggnaden och förbereds för den förväntade ökningen av antalet resenärer. Plattformarna kopplas till omgivningen med trappor och ramper och plattformsförbindelserna planskiljs för att öka säkerheten.

Ett spåravstånd på 6 meter är en förutsättning för att spärrstaket ska kunna sättas upp mellan plattformarna vid stationerna och på så vis minska risken för obehöriga att korsa spåret. Att därefter minska spåravståndet till 4,5 meter har utretts, men på sträckan söder om Ödåkra station där spåravståndet gör störst skillnad uppnås inte önskad effekt på grund av de långa kurvor som krävs för att tågen ska kunna bibehålla sin hastighet.

De vägar som påverkas av det nya spåret eller byggs om från plankorsning till planskild korsning utformas med en god standard utifrån gällande krav och rekommendationer. Utformningen av vägarna har gjorts i samråd med Helsingborgs stad och Ängelholms kommun. Hänsyn har tagits till de kommunala planer som finns, bland annat planer på spårväg vid Maria samt de utbyggnadsplaner som finns i Kattarp, Ödåkra och Maria.

De nya broar som föreslås utformas för att anpassas till befintliga broar och vägar liksom nya plankorsningar. Vid korsning av vattendrag är det viktigt att hänsyn tas till de naturvärden som finns genom att exempelvis undvika intrång i vattendraget eller strandkanten. Hänsyn har i möjligaste mån tagits till det rörliga friluftslivet och viltstråk. Framkomligheten utmed vattendragen försämras inte med de brolösningar som föreslås i järnvägsplanen.

Järnvägens påverkan på grundvattnet och övriga miljöfrågor beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen. Grundvattnet påverkas främst vid de planskilda korsningar som föreslås och påverkan hanteras inom tillståndsansökan för vattenverksamhet. Påverkan på Väla skog mildras genom att kompensationsåtgärder föreslås. Det kan till exempel vara möjligt att flytta det översta skiktet av jorden till den nya brynzon som uppstår för att ta vara på den biologiska mångfald som finns där.

De högre hastigheterna som möjliggörs på järnvägen efter dubbelspårsutbyggnaden medför i flera fall ökade bullernivåer för de fastigheter som ligger utmed järnvägen. Bullerskydd utmed spåren i form av skärmar eller vallar föreslås i tätorterna och även fasadnära åtgärder i form av fönsterbyte eller tilläggsisolering krävs för ett stort antal fastigheter för att nå ljudnivåer enligt gällande riktvärden. Bullerskydden utformas utifrån orternas förutsättningar och utifrån krav på bullerdämpning, formspråk, trygghet och säkerhet.

Gränsdragningen mellan kommunens och Trafikverkets ansvar för underhåll regleras inte i järnvägsplanen utan i avtal mellan berörda parter.

**Ängelholms kommun** ser positivt på dubbelspårsutbyggnaden och utredningsarbetet tillsammans med Trafikverket fortsätter, bland annat rörande den planskilda plattformsförbindelsen vid Ängelholms station, gång- och cykelpassagen söder om stationsområdet samt passagen vid Sibirienvägen. Vidare förutsätter kommunen att inga fastigheter får bullernivåer över gällande riktvärden.

Trafikverkets kommentar: Resultatet av de utredningar som genomförs arbetas in i järnvägsplanen. Bullerskyddsåtgärder vidtas för de fastigheter som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden. Trafikverket eftersträvar att samtliga riktvärden ska innehållas men kravet från miljöbalkens allmänna hänsynsregler är att verksamhetsutövaren ska vidta de åtgärder som är ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga.

## Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte på orten har hållits för de som riskerar att få mark eller utrymme inlösta, det vill säga fastighetsägare, innehavare av samfälligheter, arrendatorer med flera. Dessa har blivit inbjudna till samrådsmöte på orten via brev. Samrådsmötena har dessutom kungjorts via post och inrikes tidningar.

Enskilda samråd har skett med flera av de enskilda fastighetsägare som kan bli direkt berörda av dubbelspårsutbyggnaden. Minnesanteckningar från samrådsmötena finns diarieförda under diarienummer TRV 2014/20416 och TRV 2015/36788.

Bland annat har möten hållits med vägföreningar, fastighetsägare utmed de sträckor där åkermark kommer att tas in anspråk liksom med boende nära intill befintlig järnväg som blir påverkade av det nya spåret och de nya bullerskydden.

Under mötena har synpunkter kring järnvägsanläggningens utformning diskuterats med önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna. Med vägföreningarna har främst förändringar av vägnätet diskuterats.

### Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har inbjudits till samråd brevlades. Brevet innehöll en beskrivning av projektet samt att mer information fanns att tillgå på Trafikverkets hemsida. Inkomna yttranden finns diarieförda under diarienummer TRV 2014/20416.

Särskilda samråd har skett med berörda ledningsägare och renhållningsföretag. Vid dessa samråd har specifika frågor och lösningar diskuterats för att minimera påverkan på deras anläggningar och verksamhet i samband med dubbelspårsutbyggnaden.

Under samrådet inkom svar från ett flertal myndigheter och organisationer vilka redovisas nedan.

**Elsäkerhetsverket** har inget att erinra i nuvarande skede. De tydliggör att i de fall järnvägen och dess kontaktledning korsar befintliga luftledningar ska luftledningens förläggas på den höjd över kontaktledningen som Elsäkerhetsverket beslutar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket fortsätter samråda med Elsäkerhetsverket för att säkerställa att avståndet mellan olika starkströmsanläggningar uppfyller Elsäkerhetsverkets krav.

**Folkhälsomyndigheten** har lämnat övergripande synpunkter och menar att det är viktigt att belysa hälsoaspekterna i projektet, med en tydlig redovisning kring säkerhet och hälsa. Man önskar även att projektet synliggör hur det bidrar till en social hållbarhet, vilket kan belysas i en social- och barnkonsekvensanalys.

Trafikverkets kommentar: Projektets påverkan på människors hälsa framgår av miljökonsekvensbeskrivningen som är en del av järnvägsplanen. Här belyses även frågor kring säkerhet i samband med bygg- och driftskede.

Den största påverkan på människors hälsa är buller och vibrationer. Ökad hastighet och mer tågtrafik medför att bullernivåerna ökar om inga bullerskyddsåtgärder vidtas. De bullerberäkningar som genomförts och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen visar var det finns behov av bullerskyddsåtgärder. Åtgärder i form av bullerskyddsskärm eller -vall har föreslagits där behov finns. För att klara gällande riktvärden för bullernivåer inomhus behöver i flera fall fasad- och uteplatsåtgärder vidtas. Det kan exempelvis vara byte av fönster och ventilationsventiler eller att en bullerdämpande skärm uppförs vid uteplatsen.

Vibrationsmätningar genomfördes i järnvägsutredningen vilka inte visade på några vibrationsnivåer över gällande riktvärden för väsentlig ombyggnad, men ytterligare vibrationsmätningar har gjorts inom ramen för järnvägsplanen. Se vidare under Trafikverkets kommentar till Naturvårdsverkets yttrande.

De risker som förekommer i samband med tågtrafik är bland annat sammanstötning mellan tåg eller kollision mellan tåg och bil. Risken för sammanstötning bedöms minska när

enkelspåret byggs ut till ett dubbelspår, då tåg i olika riktning färdas på olika spår. Risken för kollision mellan tåg och bil reduceras i och med att samtliga korsningar i plan byggs bort och ersätts med planskilda korsningar. Risken för urspårning har analyserats och risknivån är så låg att inga vidare skyddsåtgärder föreslås. På banan förekommer inga transporter av farligt gods och söder om Kattarp sker ingen godstrafik alls.

Sociala konsekvenser utreddes i järnvägsutredningen och visar att projektet möjliggör ökade möjligheter för sociala kontakter då pendlingsmöjligheterna till arbete, studier och fritidsaktiviteter ökar. Möjligheterna ökar framförallt för de grupper som inte har tillgång till bil vilket ofta är ungdomar och kvinnor. Projektet medför även negativa sociala konsekvenser vilka kan mildras genom en omsorgsfull utformning av järnvägsanläggningen, exempelvis genom flera planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik under järnvägen eller bullerskyddsåtgärder som mildrar påverkan på samhällena.

**Polismyndigheten i Nordvästra Skåne** har inget att erinra. Polismyndigheten önskar att Trafikverket tar särskild hänsyn till principerna i Nollvisionen med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Trafikverkets kommentar: Målen i Nollvisionen efterlevs i projektet genom att samtliga korsningar i plan mellan väg och järnväg antingen stängs eller ersätts med planskilda korsningar. Därmed minskar risken för konflikter mellan väg- och järnvägstrafiken. Även förbättrade möjligheter till tågresande ökar trafiksäkerheten då det generellt är säkrare att resa med tåg än med bil.

**Post- och telestyrelsen** har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät, utan hänvisar till berörda operatörer och ledningsägare. Samråd bör därför ske med dessa.

Trafikverkets kommentar: Berörda ledningsägare är inbjudna till att delta i samrådet. Separata samråd sker även med de ledningsägare som äger ledningar som behöver omlokaliseras.

**Räddningstjänsten Skåne Nordväst** menar att de bullerskyddsplank som föreslås i Ödåkra, två kilometer långt på enda sidan och två och en halv kilometer långt på andra sidan, försvårar räddningstjänstens insats vid en olycka på järnvägsområdet. Personer som eventuellt utrymmer tågen har endast möjlighet att ta sig från platsen i två riktningar. Miljön innanför planken och i olyckans närhet kan vara skadlig och det är därför viktigt att utrymmande personer snabbt ska kunna ta sig igenom planken. Räddningstjänsten önskar att samrådsunderlaget kompletteras med en redovisning över öppningar i planken.

Trafikverkets kommentar: Bullerskyddsskärmarna kommer att ge en ökad barriäreffekt genom Ödåkra och för att minska denna föreslås genomsiktliga delar vid stationsläget och i viktiga siktlinjer. Det kommer även finnas öppningar i planken vid anslutningarna till plattformarna. Dessa går att använda vid eventuella räddningsinsatser. Öppningar kommer att placeras i norr och på mitten av plattformarna. Utmed resterande del av bullerskyddsplanken placeras dörrar i planket för att möjliggöra insatser och utrymning från spårområdet. Dörrarna behöver vara låsningsbara för att förhindra obehörigt tillträde till spårområdet. Den exakta placeringen av dörrarna beslutas först i detaljprojekteringen som är skedet efter att järnvägsplanen fastställts. Dörrarnas placering tas med fördel fram i samråd med Räddningstjänsten.

**Strålsäkerhetsmyndigheten** påpekar att de elektromagnetiska fält som uppstår kring kraftledningar, transformatorstationer och järnvägsnät beaktas i enlighet med Arbetsmiljöverkets försiktighetsprincip.

Trafikverkets kommentar: Järnvägens kontaktledningsanläggning genererar elektromagnetiska fält, vilka är som starkast när tåg passerar. Vid planeringen av det nya dubbelspåret tas hänsyn till de intilliggande bostäder för att säkerställa att inga boenden får nivåer som överstiger gällande rekommendationer enligt Arbetsmiljöverkets försiktighetsprincip. En skyddsåtgärd som vidtas för att minska de elektromagnetiska fälten är samlokalisering av högspänningsledningarna vilket medför att magnetfälten från de olika ledningarna tar ut varandra och därmed minskar magnetfältens spridning. Beräkningar av de elektromagnetiska fälten har gjorts inom ramen för järnvägsplanen, och visar på att det är ett fåtal hus som ligger mindre än 10 meter från spåret som riskerar att få magnetfältsnivåer över gällande rekommendationer.

**Naturskyddsföreningen i Helsingborg** har inkommit med ett yttrande om att gång- och cykelpassagen vid Drivhusgatan bör utformas som en bro över järnvägen för att undvika grundvattensänkning som riskerar att påverka vegetationen i en våtmark som ligger öster om järnvägen söder om Ödåkra. Vidare menar de att det nya spårets placering vid Väla skog riskerar att påverka det känsliga skogsbrynet mot järnvägen som innehåller flera sällsynta och skyddsvärda växter.

Trafikverkets kommentar: Gång- och cykelvägspassagen vid Drivhusgatan har ersatts med en passage längre söderut, i höjd med Toftagatan. Passagen är placerad utifrån de trafikflöden som idag passerar över spåret vid plankorsningen för Fabriksgatan och Häggatan. Den grundvattensänkning som passagen medför bedöms inte ge någon påverkan på den våtmark som ligger söder om Ödåkra. En passage över spåren har inte utretts då en bro över järnvägen kräver en fri höjd under bron på minst sex meter, vilket innebär att ramperna till bron från Toftagatan blir så långa att de inte ryms utmed gatan.

Skogsbrynet vid Väla skog påverkas av det nya spåret med ett intrång på cirka sex meter. För att mildra påverkan på naturreservatet kan det nya skogsbrynet röjas med den metod för försiktig röjning som Trafikverket tillämpar i känsliga miljöer. Järnvägsprojektet bidrar med att ta vara på och återföra järnvägsbankens befintliga grässvål till den nya järnvägsbankens ytterslänt i samråd med kommunens ekologer. På så vis behålls den flora som idag finns i området.

**Naturvårdsverket** ser positivt på dubbelspårsutbyggnaden då den ger ökade möjligheter för transport på järnväg. Naturvårdsverket anser att det behövs fördjupande utredningar rörande påverkan på naturreservatet Väla skog och skyddade arter till följd av intrång och bullerstörning samt, gällande fladdermöss, eventuell ökad kollisionrisk. Det är vidare av högsta prioritet att klara inomhusriktvärdena för buller samt att bullerskydd för skolor och vårdinrättningar prioriteras.

Vid Väla skog har en fladdermusinventering genomförts, vilken visar att det finns en starkt hotad fladdermusart i området. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med en redovisning om hur den ökade tågtrafiken bedöms påverka fladdermössen och vilka skyddsåtgärder som bör vidtas.

Avseende buller och vibrationer ser Naturvårdsverket positivt på att järnvägs- och vägbuller redovisas tillsammans så att möjligheten till att bedöma de kumulativa effekterna av bullret ökar. Det är viktigt att det framgår vilka åtgärder som behöver vidtas för att klara gällande riktvärden för bullernivåer inom- och utomhus. Att klara riktvärden inomhus bör ha högsta prioritet. I kapitlet om buller och vibrationer saknas dock en beskrivning av vibrationer. Om förutsättningarna är sådana att vibrationsproblem inte föreligger bör vibrationer avgränsas bort med motivering.

Vid naturreservatet Väla skog sker i nuvarande förslag ett intrång i kantzonen på reservatet. Tågtrafikens buller påverkar också livet i reservatet. Naturvårdsverket anser att beskrivningarna i miljökonsekvensbeskrivningen behöver fördjupas avseende påverkan på arter såsom fåglar med bakgrund av att utredningsalternativet innebär en ökad bullerstörning och fysiskt intrång. Vidare bör behovet av eventuell dispens från artskyddsbestämmelserna utredas. Miljökonsekvensbeskrivningen bör även tydligt redovisa påverkan på syftet med reservatet för att tydliggöra att intrång kan ske med dispens, eller om upphävande av del av reservatet föreligger.

Trafikverkets kommentar: Fladdermusinventeringen genomfördes vid området kring Väla skog. Inventeringen visade på att det finns ett viktigt jaktstråk för fladdermössen längs trädridån sydost om Ödåkra. Stråket korsar järnvägen. För att minska påverkan och dödligheten bland fladdermössen är det möjligt att uppföra en barriär strax öster om spåret i det stråk där fladdermössen rör sig. Barriären tvingar fladdermössen att stiga över järnvägen.

Den bullerberäkning som gjorts inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen visar var behov av bullerskyddsåtgärder föreligger samt vilka fastigheter som kräver åtgärd vid fasad för att klara gällande riktvärden för bullernivåer inomhus. Här redovisas även vilka fastigheter som kan ha rätt till skyddad uteplats för att klara riktvärdena för utemiljö. Vilka fastigheter som erbjuds bullerskyddsåtgärder redovisas i granskningshandlingen av järnvägsplanen.

Vibrationsmätningar gjordes vid två punkter i järnvägsutredningen, vilka inte visade på några nivåer över riktvärdet. Nya vibrationsmätningar genomförs inom ramen för järnvägsplanen, och indikationer på höga nivåer finns på ett fåtal fastigheter utmed sträckan. Vidare vibrationsmätningar kommer att ske för att säkerställa att inga bostäder ska utsättas för vibrationsnivåer över gällande riktvärden. På den aktuella sträckan mellan Ängelholm och Maria visar resultaten från utförda mätningar att markförhållandena generellt bedöms vara relativt goda ur vibrationssynpunkt, men att det förekommer några problemområden. Under samrådet har det inkommit synpunkter som pekar på att ett flertal boende ut med järnvägen störs av vibrationer. För de bostäder som har vibrationsnivåer över riktvärdet utreds vibrationsdämpande åtgärder alternativt förvärv av fastigheten. Detta gäller främst på avsnitt där det finns bebyggelse på kort avstånd.

Syftet med naturreservatet Väla skog samt påverkan på dess värden framgår i miljökonsekvensbeskrivningen. Sammanfattningsvis innebär det nya dubbelspåret ett intrång på cirka sex meter. För att mildra påverkan på naturreservatet kan järnvägsprojektet bidra med att ta vara på och återföra järnvägsbankens befintliga grässvål till den nya järnvägsbankens ytterslänt. På så vis behålls den flora som idag finns i området.



Bullernivåerna i naturreservatet bedöms öka i samband med dubbelspårsutbyggnaden. Idag utsätts majoriteten av reservatet inte för bullernivåer som överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Dubbelspårsutbyggnaden medger både fler tåg och ökad hastighet, vilket medför att mer än halva naturreservatet får bullernivåer som överskrider 50 dBA. Trots det föreslås inga särskilda bullerskyddsåtgärder för naturreservatet då det inte bedöms finnas effektiva åtgärder för att reducera bullret över större områden.

**SMHI** påpekar att det i projektet är viktigt att ta hänsyn till klimatförändringarna, bland annat ökade översvämningrisker. En kritisk punkt är bron över Vege å, där översvämning kan orsakas både av en hög havsnivå, ett högt flöde i ån eller en kombination av dessa. Förändrade översvämningrisker i framtida klimat är också viktigt att beakta.

SMHI önskar även att det i järnvägsplanen bör framgå hur de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget.

Avseende buller är det en fördel om den nya sträckningen går utmed redan befintlig järnväg så att inte nya områden störs. Det måste även säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar: Vid de punkter där den nya järnvägen passerar över vattendrag tas hänsyn till nuvarande och framtida vattenflöden.

Utsläppen av växthusgaser och föroreningar antas minska när fler ges möjlighet att resa med tåg istället för med bil. Några detaljerade beräkningar av påverkan på utsläppsnivåerna genomförs inte i järnvägsplanen.

Det nya spåret följer i stort sett befintlig järnväg, förutom vid tre kortare avsnitt där kurvrätningar sker för att medge en högre hastighet. Vilka fastigheter som erbjuds bullerskyddsåtgärder redovisas i granskningshandlingen av järnvägsplanen.

**Jernhusen** är ägare till en fastighet som inrymmer bland annat stationshuset i Ängelholm och en byggnad norr om stationshuset. Jernhusen påtalar att dubbelspåret och den trafikökning det medför ger ökade bullernivåer vid deras fastighet. De önskar därför att bullerskydd uppförs mot fastigheten. Jernhusen är positivt inställda till den nya planskilda förbindelsen till mittplattformen och vill vara delaktiga i dess utformning.

Trafikverkets kommentar: De bullerberäkningar som genomförts visar att de verksamheter som bedrivs på Jernhusens fastighet får en hög bullernivå vid fasad. Däremot är verksamheterna inte berättigade till bullerskydd då de inte är av en sådan art att krav på bullerskydd föreligger.

Den planskilda förbindelsen i form av en gångbro detaljutformas först i projekteringskedet efter att järnvägsplanen är fastställd. Jernhusen kommer att ges möjlighet till samråd kring utformningen av gångbron.

**Statens fastighetsverk** avstår från att lämna synpunkter då deras fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet.

**Järnvägsmuseet** i Ängelholm har lämnat synpunkter som rör utformningen av Ängelholms bangård. Sammanfattningsvis behöver museet kunna angöra Järnvägsskolans område med tåg på en längd om cirka 400 meter. De önskar även att infarten till Järnvägsskolan är signalreglerad för att underlätta infart samt att befintlig tågvarmepost kvarstår.

Trafikverkets kommentar: Efter samråd med Järnvägsmuseet kommer spår 5 att rivs och anslutning görs mellan spår 3 och 6. Spår 5 är i dag i dåligt skick. Möjligheten att angöra Järnvägsmuseet från bangården kvarstår norrifrån, från spår 3 vid plattformen till spår 6 som är infartsspår till museet och Trafikverksskolan. Infarten ges samma standard som idag. En del av spår 6 förses med kontaktledning. Behovet av signaler samt tågvarmeposten hanteras i projekteringen av bangården.

**Trafikverksskolan** påpekar att föreslagen spårlösning hamnar närmare skolans byggnader, vilket medför att en transportväg mellan byggnaderna och spåret inte går att använda. Skolan önskar att transportvägen blir kvar så att transporter med fordon även fortsatt är möjliga. Även flytten av rampen till gång- och cykelpassagen under järnvägen påverkar transporterna inom området och kan innebära att godsmottagningen behöver byggas om. Skolan önskar även att det ska vara möjligt att angöra området med tåg på en längd om cirka 400 meter. Spåranslutningen till skolan bör vara signalreglerad för att underlätta infart.

Trafikverksskolan önskar fortsatt dialog om påverkan under byggtiden. Bland annat behöver gång- och cykelpassagen under spåren vara öppna under hela byggtiden.

Trafikverkets kommentar: Spårlösningen innebär att ett utrymme kvarstår mellan spår och byggnad som möjliggör passage av lastbil. Det samma gäller rampen från gång- och cykelpassagen. Rampen hamnar närmare byggnaden, men tillräckligt utrymme kvarstår för att spårbunden trafik och lastbilstrafik ska vara möjlig.

Möjligheten att angöra Trafikverksskolan från bangården kvarstår norrifrån, från spår 3 vid plattformen till spår 6 som är infartsspår till museet och Trafikverksskolan. Spår 5 rivs då det är i dåligt skick. Infarten ges samma standard som idag. En del av spår 6 förses med kontaktledning.

**Riksantikvarieämbetet, RAÄ**, avstår från att lämna synpunkter i ärendet och hänvisar istället till Länsstyrelsen i Skåne län såsom företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet.

**Region Skåne** menar att dubbelspårsutbyggnaden är viktig för utvecklingen och önskar även en dubbelspårslösning för resterande del mellan Romares väg och Helsingborg C. Region Skåne ser även positivt på att Maria station förbereds för fyra spår, men önskar att Trafikverket gör en djupare utredning kring en framtida utformning av Maria station. Bland annat bör tågvändningar och tåguppställning vara möjligt.

Kopplingen till Skånebanan söderifrån vid Kattarp är viktig för framtida tågtrafik Helsingborg-Åstorp.

I Ängelholm är det viktigt med en kort och lättillgänglig väg mellan mittplattform och pendelparkering, vilket skulle kunna uppnås genom en gångpassage i den norra änden av plattformen. Region Skåne förespråkar att mittplattformen ska rymma ordentliga vindskydd och eventuellt uppvärmt utrymme, vilket vore enklare att förverkliga med en plattform som är bredare än åtta meter.

Trafikverkets kommentar: Fortsättningen av dubbelspåret söder om Romares väg studeras i en separat utredning som bedrivs av Trafikverket och Helsingborgs stad, vilken inte ingår i järnvägsplanen för dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg.

Möjligheten till uppställningsspår och tågvändning vid Maria station har studerats inom projektet. Behovet av dessa funktioner är inte aktuellt förrän dubbelspåret är utbyggt hela vägen till Helsingborg C. Eftersom sträckan Maria- Helsingborg åtminstone i högtrafik kommer att trafikeras med så många tåg som kapaciteten medger, cirka tio tåg per timme, ryms inte tåg vars syfte är att köra till Maria för att avlasta Helsingborg C. Under lågtrafik finns utrymme för fler tåg till Maria, men då är behovet att avlasta Helsingborg C litet.

Dubbelspåret innebär att kopplingen till Skånebanan söder om Kattarp behöver justeras, men den behålls med samma standard som idag.

I järnvägsplanen studeras endast en plattformsförbindelse i den södra änden då det är här flest resenärer antas angöra stationen. En angöring i den norra delen av plattformen kan vara möjlig att genomföra i framtiden då området kring Ängelholms station utvecklats med bostäder och verksamheter. Däremot anses det inte finnas ett behov av en anslutning även i den norra delen i nuläget, varför det inte studerats i järnvägsplanen.

Den södra delen av mittplattformen utrustas med ett plattformstak som ansluter till gångbron. I de norra delarna av plattformen placeras väderskydd som utformas enligt Trafikverkets krav på utrymme och tillgänglighet. Även gångbron utförs väderskyddad. Mittplattformen breddas med cirka två meter jämfört med idag för att möta det ökande resenärsantalet och för att ge utrymme för anslutningar till gångbron. Att bredda plattformen ytterligare för att ge utrymme för större och eventuellt uppvärmda väderskydd påverkar spårutformningen på bangården. Uppvärm� väntsal finns att tillgå i stationshuset och ytterligare uppvärmda utrymmen bedöms inte vara nödvändiga i nuläget.

**Sveriges Geotekniska Institut, SGI** önskar en övergripande redovisning av de geologiska och geotekniska förutsättningarna utmed sträckan, samt en sammanfattning kring om förutsättningarna påverkar geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred eller erosion. SGI anser även att miljöfarliga verksamheter, exempelvis bensinmackar, upplag och deponier bör redovisas på en karta. Det bör även framgå hur eventuella förorenade områden identifieras och hanteras.

Trafikverkets kommentar: Omfattande geotekniska undersökningar har utförts utmed hela sträckan där åtgärder ska vidtas till följd av det nya spåret. Det har även utförts undersökningar och mätningar av grundvattennivåer och -flöden. En sammanfattning av resultatet redovisas i planbeskrivningen. Undersökningarna visar att det inte föreligger någon förhöjd risk för ras, skred eller erosion.

Miljöfarliga verksamheter som kan ge upphov till mark- och vattenföroreningar har identifierats och redovisas övergripande i miljökonsekvensbeskrivningen.

**Telia Sonera Skanova Access AB** har flera kabelläggningar som påverkas av dubbelspårsutbyggnaden. Utmed hela järnvägen finns en större rikskabel som kan påverkas. Den kan behöva flyttas i samband med dubbelspårsutbyggnaden. De har även ett flertal kablar som korsar järnvägen, vilka kan behöva läggas om i nya rör under hela järnvägsbanken för att undvika skarvar under järnvägen.

Trafikverkets kommentar: Samråd har skett med samtliga ledningsägare för att utreda behovet kring omlokalisering av ledningar och kablar. Fortsatt dialog kommer att ske med berörda ledningsägare i samband med projekteringen av järnvägsanläggningen för att säkerställa att lösningar som säkerställer ledningsägarnas behov och önskemål efterlevs.

Försvarsmakten, Sveriges geologiska undersökning (SGU) och Svenska kraftnät har inget att erinra mot planen.

## Samråd med allmänheten

Minnesanteckningar från genomförda samråd samt inkomna synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer 2014/20416.

Samråd med allmänheten genomfördes vid fyra tillfällen i december år 2015,

Kattarp, 1 december, kl. 15-19, Kattarps skola

Ödåkra, 3 december, kl. 15-19, Ödåkra bibliotek

Maria, 5 december, kl. 10-14, Linneaträdgården

Ängelholm, 15 december, kl. 15-19, Ängelholms stationshus

Information om samråden skickades med brev den 24 november 2015 till samtliga fastighetsägare inom 500 meter på vardera sidan av järnvägen. Samråden kungjordes även i Helsingborgs dagblad den 26 och 28 november 2015. Samråden bedrevs som öppet hus där allmänheten hade möjlighet att få information, ställa frågor och lämna synpunkter till Trafikverkets representanter. Vid samråden i Kattarp, Ödåkra och Maria hade även Helsingborgs stad samråd för de detaljplaner som tas fram i anknytning till dubbelspårsutbyggnaden. Vid samrådet i Ängelholm fanns Ängelholms kommun representerad och redogjorde för det kommunala planarbete som sker i anslutning till Ängelholms station. Totalt besökte cirka 500 personer samråden.

Huvuddelen av det material som redovisades på samråden fanns även tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden, bland annat i form av en interaktiv webbkarta. Det har även varit möjligt att beställa material i tryckt format med information om projektet hos Trafikverket.

Nedan redovisas en sammanställning av de synpunkter som framkom under samrådsmötena samt de synpunkter som inkommit under samrådstiden.

## *Ängelholm*

Vid samrådet i Ängelholm framkom främst synpunkter på buller och på stationens utformning. Önskemål framfördes om kompletterande bullerskydd söder om Ängelholm då det finns en öppning i nuvarande bullerskydd som släpper igenom buller.

Synpunkterna på stationsområdet berörde främst placeringen och utformningen av gångbron. Önskemål fanns att utforma gångbron som ett väderskydd där man kan befinna sig väntan på tåget samt att utrusta anslutningarna med rulltrappor istället för vanliga trappor för att öka kapaciteten.

Det framfördes även önskemål om att Sibirienvägens planskilda korsning med järnvägen bör utformas med fri höjd så att Räddningstjänstens fordon har möjlighet att använda passagen för att nå den västra sidan av järnvägen. Det fanns önskemål om att anlägga en ny gång- och cykelpassage under järnvägen mellan de befintliga passagerna vid järnvägsskolan och Södra utmarken.

Trafikverkets kommentar: I de bullerberäkningar som skett inom ramen för järnvägsplanen framgår att bullerskydden söder om Ängelholm behöver kompletteras för att gällande riktvärden för bostäder ska uppfyllas. Kompletteringen av befintliga skydd sker med en höjning av befintliga vallar eller med låga skärmar på toppen av vallen. Befintlig vall förlängs söderut för att minska bullernivåerna. De öppningar som finns i vallen fylls igen för att minska genomträngningen av buller.

Vid stationen placeras gångbron söder om stationshuset. Gångbron utformas enligt Trafikverkets standard och väderskyddas. För att undvika att personer vistas där under längre tid utrustas gångbron däremot inte med sittplatser eller uppvärmning. Anslutningarna till gångbron utgörs av trappor och hissar som uppfyller gällande tillgänglighetskrav. Rulltrappor har valts bort då de kräver ett omfattande underhåll och måste väderskyddas för att vara driftsäkra.

Full fri höjd för Sibirienvägens passage under järnvägen har arbetats in i järnvägsplanen. Att anlägga ytterligare en passage för gång- och cykel under järnvägen mellan Ängelholms station och Södra utmarken anses inte ekonomiskt försvarbart då avståndet mellan befintliga passager är cirka 1000 meter.

## *Kattarp*

Det finns redan idag vibrationsproblem då tågen passerar genom Kattarp. Det är framför allt kring växeln söder om stationen där det vibrerar och det är främst snabbtåg och godståg som ger upphov till vibrationerna.

Det nya stationsläget hamnar för långt norrut för att knyta an till bebyggelsen. Stationen borde istället ligga längre söderut för att hamna närmare samhället.

Befintliga bullerskyddsvallar är växtbeklädda, men sköts inte i tillräcklig utsträckning. De blir snabbt övervuxna och ser tråkiga ut. Boende önskar att bullerskyddsvallen tas bort och ersätts med något vackrare. De växtbeklädda gabioner som finns söder om bullerskyddsvallarna är i bättre skick. Viktigt att nya bullerskydd får en god gestaltning och underhålls. Vid plattformarna är det viktigt att bullerskyddsskärmarna får genomskiktiga delar så att siktlinjerna blir längre och tryggheten ökar.

Det bör anläggas en station i närheten av Utvälinge eller Vegeholm för att samla upp resenärer från Kullabygden.

Vid hållplatsen för tågersättande buss saknas väderskydd vilket medför att väntande resenärer tvingas stå i regnet. Avståndet till plattformarnas väderskydd är för långt med risken att man missar bussen om de används.

Det finns önskemål om att förlänga befintligt stängsel utmed järnvägen norrut för att minska spårspring.

Stentrumman under järnvägen dämmer Ödåkrabäcken vid kraftiga regn. Det finns även risk för att åkerdräneringen skärs av vid anläggandet av planskildheten för Planavägen.

Spåret mot Åstorp, Skånebanan, används väldigt sällan och bör rivas upp för att slippa underhåll av spåret.

Trafikverkets kommentar: Vibrationsmätningar har skett på ett flertal fastigheter i Kattarp vilka indikerar att det finns några fastigheter som riskerar att få vibrationsnivåer över gällande riktvärden. Gällande riktlinjer anger att vid väsentlig ombyggnad av bana så får vibrationsnivåerna inte överstiga 0,4 mm/s fler än 5 gånger nattetid (22-06), och aldrig överstiga 0,7 mm/s. Det är alltid nödvändigt att beakta risken för kännbara vibrationer då man skall projektera nya spår och det finns bebyggelse på kort avstånd. Det kan till exempel vara att man beaktar risken för vibrationer vid utformning av spårens uppbyggnad eller att man vid planering av underhållsintervall, exempelvis slipning av spår, även tar hänsyn till risken för kännbara vibrationer. Växlar har i möjligaste mån placerats utanför tätorterna då boende upplever att vibrationerna är som starkast när tåg passerar genom växlar. Detta gäller främst på avsnitt där det finns bebyggelse på kort avstånd. Om riktvärdena inte kan uppnås med åtgärder behöver förvärv av fastigheten övervägas.

Stationen placeras cirka 60 meter längre norrut än befintligt läge för att anpassas till kurvrätningen i södra Kattarp. Placeringen är beroende av signalplaceringen för anslutningsspåret till Skånebanan mot Åstorp, vilken anpassas till Västkustbanans kurvrätning.

Bullerskydd krävs på båda sidor om järnvägen genom större delen av Kattarp för att minska bullernivåerna från tågtrafiken. Målsättningen är att samtliga bostäder ska ha bullernivåer som understiger gällande riktvärden. Utformningen av bullerskydden redovisas i järnvägsplanens gestaltungsprogram och tas fram i samråd med Helsingborgs stad. Enligt gestaltungsprogrammet förses området närmast stationen med bullerskyddsskärmar med genomskinliga delar för att öka tryggheten. Längre söderut utformas bullerskydden förslagsvis som vall eller växtbeklädda gabioner. Befintliga gabioner på den östra sidan av järnvägen behålls.

En station vid Vegeholm har tidigare diskuterats men ingår inte i dubbelspårsprojektet. Dubbelspåret ska däremot inte möjliggöra en framtida station vid Vegeholm.

Väderskydd vid hållplatsen för tågersättande buss är en viktig aspekt för att få fler att resa kollektivt och kan samlokaliseras med de väderskyddade cykelparkeringar som föreslås. En väl fungerande ersättningstrafik blir ännu viktigare under byggskedet då tågtrafiken

periodvis kan komma att ersättas med buss. Frågan om väderskyddens placering tas med i den fortsatta projekteringen.

Stängsel i den norra delen av Kattarp regleras i samband med att stationsläget flyttas längre norrut. För att förhindra spårspång placeras ett spärrstaket mellan plattformarna. Även den nya planskilda gångpassagen söder om plattformarna bidrar till att öka säkerheten vid passage av järnvägen.

I de punkter där järnvägen passerar olika vattendrag görs en översyn kring behov av att åtgärda befintliga lösningar, exempelvis på grund av dämning eller hinder för vandrande fisk. Åkerdränering identifieras tillsammans med markägaren i byggskedet för att säkerställa lösningar som bibehåller dräneringens funktion.

Skånebanan mot Åstorp utgör omledningsbana för godsstråket genom Skåne om något skulle inträffa som stoppar trafiken på sträckan mellan Ängelholm och Åstorp. Skånebanan ingår inte som en del i dubbelspårsprojektet, förutom att säkerställa anslutningen till Västkustbanan.

### *Ödåkra*

Ett stort antal fastigheter är idag bullerstörda utmed järnvägen. Bullerskydd behöver därför uppföras. Flera fastighetsägare har önskemål om att lösas in i samband med dubbelspårutbyggnaden då de anser att bullernivåerna är för höga. Önskemål finns att bullerskyddsskärmar byggs i den inledande delen av byggskedet för att minska bullret från byggarbetet. Boende undrar även under vilka tider byggarbetet kommer att ske.

Det finns idag problem med vibrationer när tåg passerar. Flera personer undrar om mätningar och inventering kommer att göras innan byggskedet för att säkerställa att husen inte skadas av vibrationer under byggskedet.

Flera yttranden önskar att spåravståndet genom Ödåkra minskas till 4,5 meter för att minimera intrånget i de fastigheter som ligger utmed järnvägen.

Det nya spåret gör intrång i Södra Rålskatan i södra Ödåkra. Intrånget medför att anslutande gator slutar i en liten vändplan, vilket försvårar sophämtning, snöröjning och räddningstjänstens insatser. Intrånget medför även att ett flertal gamla träd tas ned för att ge utrymme för spår och bullerskydd.

Det nya spåret innebär att tågtrafiken kommer närmare befintlig bebyggelse i Ödåkra och att hastigheten på sträckan höjs. Riskerna för de boende på grund av de förändrade förutsättningarna behöver förtydligas.

Flertalet synpunkter berör gång- och cykelvägen mellan Ödåkra och Väla med önskemål om att den blir kvar så som idag. Den används frekvent för motion och för att ta sig till norra Helsingborg.

Önskemål framfördes om att koppla Marknadsvägen vid Väla till Ödåkra för att korta avståndet till norra Helsingborg.

Trafikverkets kommentar: Bullerberäkningar har genomförts inom ramen för järnvägsplanen för att bedöma vilka fastigheter som är i behov av bullerskyddsåtgärder. Beräkningarna visar att bullerskyddsskärmar krävs genom hela Ödåkra. Det finns även behov av fastighetsnära åtgärder i form av exempelvis fönsterbyte eller skyddad uteplats på ett flertal fastigheter för att klara gällande riktvärden. Vilka åtgärder som vidtas för respektive fastighet klargörs i granskningshandlingen av järnvägsplanen. Vilka åtgärder som erbjuds är en avvägning mellan vilka åtgärder som är ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga.

Uppförandet av bullerskyddsskärmar i nära anslutning till spåret kräver troligtvis att spåret inte kan trafikeras av tåg under tiden skärmarna anläggs. Vid byggandet av det nya spåret krävs utrymme för maskiner och materiel utmed det nya spåret, varför det kan vara svårt att uppföra bullerskyddsskärmarna utmed det nya spåret i ett inledande skede. Utmed befintligt spår är det inte möjligt att uppföra skärmarna förrän tågtrafiken flyttas över till det nya spåret. Hur anläggningsarbetet sker beslutas slutligen av entreprenören tillsammans med Trafikverket.

Byggarbetet bedrivs främst under vardagar mellan 06-22. Undantag görs när ett mer intensivt arbete krävs, exempelvis när tåg- eller biltrafik stängs av under en kortare period. I samband med byggskedet ställs krav på entreprenören att arbetet ska ske på sådant sätt att störningar på omgivningen mildras i möjligaste mån.

Vibrationsmätningar genomfördes på två platser under arbetet med järnvägsutredningen. Mätningarna visade inte på nivåer över gällande riktvärden. Kompletterande mätningar kommer att genomföras inom ramen för järnvägsplanen för att säkerställa att samma förhållanden fortfarande gäller. Se vidare om vibrationer under Trafikverkets bemötande under Kattarp. Angående vibrationer under byggtiden gäller andra riktvärden, då störningen är tillfällig. Sprickbesiktning kommer att genomföras innan byggarbetet påbörjas för att säkerställa att skador på byggnader undviks. Om de likväl skulle uppkomma ska eventuella skador på byggnader åtgärdas.

Förutsättningarna för projektet är att säkerheten vid stationerna och utmed sträckan ska förbättras jämfört med idag. För att förhindra att obehöriga personer vistas i spårområdet ska spärrstaket finnas mellan plattformarna. Spärrstaketet ska förhindra personer att ta sig mellan plattformarna via spårområdet. Staketet ställer krav på 6,1 meters spåravstånd vid plattformarna. Ett alternativ med 4,5 meters spåravstånd söder om plattformarna i Ödåkra har utretts. Utredningen visar att ett spåravstånd på 4,5 meter först kan nås i höjd med Toftavägen, cirka 300 meter söder om plattformarna. Detta beror på att kravet för största tillåtna hastighet på sträckan medför stora radier på de kurvor som krävs mellan sträckorna med 6,1 meter spåravstånd respektive 4,5 meters spåravstånd. Ett mindre spåravstånd medför även begränsningar på tågtrafiken vid anläggandet av det nya spåret i form av avstängningar och hastighetsnedsättningar. För att korta byggtiden har därför ett spåravstånd på sex meter förespråkats. Tyvärr medför ett större spåravstånd ett större intrång på de fastigheter som ligger utmed järnvägen. För att minimera intrånget har järnvägsanläggningen optimerats för att det ska vara möjligt att placera bullerskyddsskärmarna så nära spåret som möjligt.

Det nya spåret medför i södra Ödåkra att de gator som ansluter till Södra Rälsgatan idag skärs av då Södra Rälsgatan försvinner. Därför föreslås en ny gata som binder samman Toftagatan, Tujagatan och Lövs kogsgatan samt att gång- och cykelpassagen som tidigare



föreslogs vid Drivhusgatan istället placeras i höjd med Toftagatan. Det blir därmed möjligt att bibehålla en god framkomlighet för sophantering, snöröjning och räddningstjänst.

En riskutredning har genomförts inom ramen för järnvägsplanen, vilken belyser de risker som föranleds av att spår hamnar närmare bebyggelsen. Framförallt är det risken för urspårning som utretts och analysen visar att risken för att ett tåg ska spåra ur är så liten att det inte föreligger något krav på att vidta riskreducerande åtgärder. Risken för olyckor minskar däremot när plankorsningar stängs och ersätts med planskilda korsningar. Även risken för att obehöriga vistas inom spårområdet minskar då bullerskyddsskärmar uppförs genom samhället.

Gång- och cykelvägen mellan Ödåkra och Väla ligger utmed den östra delen av järnvägen och påverkas av det nya dubbelspåret. Vägen sidoflyttas därför österut och ges samma standard som idag. Viss störning kan ske i samband med byggskedet, men gång- och cykelvägen kan därefter användas liksom idag.

Marknadsvägen är en kommunal väg och en eventuell koppling till Ödåkra beslutas av Helsingborgs stad som även ansvarar för planläggningen av de kommunala vägarna. Marknadsvägen och andra kommunala vägar planläggs inte i järnvägsplanen utan regleras i detaljplan.

### *Maria*

Huvuddelen av synpunkterna i Maria berör intrång i koloniområdet och buller. Söder om Maria station gör det nya spåret intrång i några av kolonilotterna på järnvägens västra sida, däribland ett servicehus som behöver ersättas. Norr om kolonilotterna finns odlingslotter vars parkering och angöringsväg försvinner i och med dubbelspåret. Parkeringsplatser och angöring behöver lösas för att det ska gå att använda odlingslotterna även i fortsättningen.

Det nya spåret innebär även att gång- och cykelvägen mellan kolonilotterna och järnvägen försvinner. Önskemål finns om att den ersätts för att möjliggöra en genare väg för boende längre söderut att ta sig till stationen.

Önskemål finns om att anlägga bullerskyddsskärmar utmed järnvägen mot koloniområdet och bostadsområdena söder därom.

Boende på Johan Hårds gata vill ha kvar befintlig bullervall. De har också mer övergripande synpunkter på projektets avgränsning i söder och anser att projektet med fördel skulle avslutas vid Maria station.

Trafikverkets kommentar: Vid Maria station förlängs Bergavägen norrut under järnvägen. Förlängningen benämns Maria stationsgata i järnvägsplanen. Då vägen passerar under järnvägen har läget för Maria station flyttats cirka 35 meter västerut och järnvägen har höjts med cirka två meter. Flytten och höjningen av järnvägen påverkar koloniområdet väster om järnvägen. Totalt är det tre kolonilotter och ett servicehus som behöver lösas in. Servicehuset ersätts med ett nytt servicehus i närheten av befintligt läge. Förslag på en ny anslutningsväg och parkeringsplatser för de påverkade odlingslotterna har tagits fram i samråd med Helsingborgs stad.

Cykelvägen som försvinner när dubbelspåret byggs kan inte ersättas intill befintligt läge utan att ett flertal kolonilotter behöver lösas in. En sådan lösning anses därför inte genomförbar. Alternativa vägar finns norr om koloniområdet eller söder om järnvägen genom Västra Berga.

Koloniområdet utmed järnvägens västra sida söder om Maria station blir påverkat av det nya spåret. Den vall som ligger utmed spåret idag försvinner därmed. När det gäller buller så finns det inga riktvärden för fritidshus där övernattning inte sker. Därmed föreslås inga bullerskyddsåtgärder mot koloniområdet.

Befintlig bullervall vid Johan Hårds gata bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Det nya spåret medför även att delar av vällen behöver tas bort för att inrymma spåret. Bullerskyddsvallen återställs i möjligaste mån och planteras för att återställa vegetationen.



**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)