



Hjärup 2005-01-13

Till **Banverket södra banregionen**

Box 366, 201 23 Malmö

Att: Ingela Olofsson

Remissvar angående Södra stambanan Håstad-Arlöv, järnvägsutredningen och miljökonsekvensbeskrivning - speciellt utbyggnaden av järnvägen mellan Arlöv och Flackarp genom Hjärup

Södra stambanan är en mycket viktig järnvägsförbindelse såväl nationellt som internationellt. För sydvästra Skåne och dess infrastruktur är den av största betydelse. Cirka 350 tågsätt passerar dagligen Hjärup och de flesta i form av fjärtrafik, varav ca 70 godståg.

Inom Staffanstorps kommun går järnvägen genom Hjärups samhälle. Järnvägen har stor betydelse eftersom vi har lokaltrafik med "Pågatåg" som stannar i Hjärup. Många bosätter sig i Hjärup av denna anledning. En utökad tågtrafik medger att fler kan välja tåget framför bilen och vid en utbyggnad kan det bli fler tågstopp.

När Banverket nu planerar att bygga ut spårkapaciteten är det av största betydelse att utbyggnaden sker med förnuft och eftertanke. Man måste vara långsiktig i sin planering och se längre än till 2015-2020. Banverket måste också ta hänsyn till de miljöstörningar vi nu har och de vi får under byggprocessen.

Hjärups byalag anser att:

1. Barriäreffekterna endast kan minimeras med en nedsänkt järnväg

- Vi vill ha öppna landskap och inte 4 meter höga plank eller murar som visuell barriär. En barriär av denna höjd blir olycklig för känslan av samhörighet.

Barriäreffekten minskas endast i ett nedsänkt alternativ och vi får större möjlighet att uppleva Hjärup som en by och inte som Västra Hjärup och Östra Hjärup

- Vi vill att riktvärderna för bullernivåerna följs.

Detta görs bäst genom en djupt nedsänkt järnväg vilket vi hela tiden hävdar. De skyddsvallar eller bullerdämpande plank som måste till även vid ett nedsänkt alternativ känns mera hanterbara. En genomskinlig spår- och stationsöverbyggnad bör även utredas.

Typ av bullerskyddsåtgärder bör diskuteras mycket noga och även kostnader för dessa vid såväl järnväg i markplanet som vid nedschaktning.

2. Ett yttre godsspår är av största vikt

- Vi håller fast vid att godstrafik inte ska gå genom samhällen och att detta bör utredas ytterligare snarast. Banverket har vid tidigare information påpekat att det kan bli aktuellt med ett yttre godsspår men först sedan aktuell del av banan byggs färdigt. Godståg och farligt gods kommer således att under lång tid gå genom Hjärup. Vi bedömer att det då är bättre och säkrare att järnvägen läggs nedsänkt. Om en olycka skulle hända är det bättre att tågen spårar ur i ett nedsänkt plan än i markplanet.

3. Förbindelserna mellan östra och västra Hjärup måste få en ekonomiskt och tekniskt hållbar lösning

- Vi anser att spår i markplan bidrar till en dyr och tekniskt sett svår lösning medan djup nedschaktning möjliggör förbindelser med broar i markplan eller med en mindre lutning. Ett bredare spårområde kräver längre passager. Detta bör beaktas avseende miljö och trygghet. Var nya förbindelser ska dras och om de ska vara för såväl bilar som för gående och cyklande är en mycket viktig fråga. Detta måste lösas i ett tekniskt och ekonomiskt hållbart perspektiv. Hänsyn ska även här tas till funktionshindrade personer med godtagbar handikappanpassning. Ytterligare utredningar behövs i samarbete med Byalaget och Staffanstorps kommun.

4. Stationsområdet ska kännas inbjudande och säkert

- Vi anser att ett nedsänkt öppet stationsområde är att föredra. Väggarna kan utföras i bullerdämpande material och lätt lutande för att ljudet inte ska studsas mellan väggarna. Inbjudande väntrum, bekväma hissar och trappor samt god belysning erfordras i samtliga alternativ liksom handikappanpassning.

5. Långsiktig planering är nödvändig

- Vi anser att långsiktighet är ett måste och att utökade statliga anslag bör sökas för att möjliggöra en framtida hållbar lösning med tanke på infrastrukturen i en av Sveriges mest expansiva regioner. I ett framtidsperspektiv räcker det inte med planering för 10-15 år.

Den VR-film som man kunde ta del av vid Banverkets utställning och öppet hus i november påvisade, genom upplevda sinnesintryck, att ett nedsänkt alternativ är det enda acceptabla. Motiven förstärks ytterligare beträffande ett nedsänkt alternativ av Banverkets utredning och den av länsstyrelsen godkända miljökonsekvensbeskrivningen 2004, sidorna 109-120.

Hjärup den 13 januari 2005

Hjärups byalag

Kjell Nilsson
Ordförande

Ingegerd Höglund
Järnvägsgruppen Hjärups Byalag

Kopia till Kommunstyrelsen i Staffanstorps kommun