

Hjärup 2006-10 -01

Till
Banverket Södra banregionen
Att Ingela Olofsson, projektansvarig

Angående Södra stambanans utbyggnad genom Hjärup

Av vad som framgått i massmedia och efter telefonkontakt 1/9 med projektledare Håkan Pettersson Banverket Malmö visar det sig att tidsperspektivet ytterligare har förskjutits. I nuläget tycks det vara mycket svårt att förutsäga när Södra stambanans utbyggnad genom Hjärup kan bli aktuell och om det blir i markplan eller i tunnel som krävts av såväl Burlövs som Staffanstorps kommun.

Kort sagt vill Hjärups Byalag förnya kravet på bullerdämpande åtgärder längs Banvallvägen fram till aktuell utbyggnad kommer till stånd. Vi upprepar således att ***Det går inte att vänta på bullerdämpande åtgärder i 10 år tills den "väsentliga ombyggnaden" är gjord.*** (skrivelse 2002-02-01 Synpunkter på Södra stambanans utbyggnad genom Hjärup).

Åberopad skrivelse skulle i helhet kunna gälla även i dag eftersom inget hänt och ingen vet hur framtiden ser ut för aktuellt utbyggnadsprojekt. Samtliga berörda kommunernas krav på att järnvägen byggs i en tunnel har ej hörtsammats av Banverket. I ett framtida perspektiv med tanke på Öresundsregionens expansion och att Lund blir nästa part i en framtida lösning av utbyggnad av södra stambanan genom Lund synes en tunnel vara den enda acceptabla lösningen. En avlastning miljömässigt med krav på ett yttre godsspår måste även påpekas.

Hjärups Byalag vill att något ska hända som visar på att våra krav tas på allvar och vi ställer gärna upp med kreativa idéer och förslag till lösningar.

Hjärups Byalag

Ingegerd Höglund
Sammanställande i järnvägsgruppen

Till
Banverket region syd
Att Ingela Olofsson

Synpunkter på Södra stambanans utbyggnad genom Hjärup

Efter banverkets informationsmöte 10/12 2001 i Hjärup har problematiken angående järnvägens utbyggnad och framtida sträckning diskuterats med boende och grannar samt i Hjäruks byalag.

Yttre godsspår:

Staffanstorps kommun är för ett yttre godsspår enligt tidigare remissvar och har reserverat två alternativa korridorer för detta ändamål i översiktsplanen för 2001 vilket anses vara positivt. Hjäruksborna kräver ett yttre godsspåret främst med tanke på transporter av miljöfarligt gods. Sådant gods, även om vagnarna anses säkra, ska ej passera genom tätbebyggda samhällen. Detta framgår av riskanalysbedömningar och olyckor som trots allt hänt. Man bör betänka att Hjärup har ett bostäder och byggande som expanderar på båda sidorna om järnvägen. Godstågen är dessutom en sanitär olägenhet ur bullersynpunkt. Utomhus är bullernivån så hög att allt samtal måste tystna under den tid tågen passerar. Detta gäller flera gator/tomter in i samhället. Ljudet har en förmåga att studsas långt.

Vibrationer ett problem som förvärras efter spårarbetet sommaren 2001. Vid den så vanliga sydvästliga vinden skallrar rutorna och sättningar i husen är sedan tidigare inte ovanliga. Tågsätten har många vagnar, hjulaxlar, vilket gör att det uppstår vibrationer i marken som sedan fortplanteras in i husen. Tungtransportvagnar som vissa företag vill använda ger dessutom ökat tryck på hjulaxlarna.

Att loken ofta är dubbelkopplade och att dieselloken fortfarande är i bruk gör inte problemen mindre.

Persontrafiken

Alternativet med 4 spår tycks vara det enda som diskuteras. Järnvägsbroarna över de två nybyggda viadukterna, norr och söder om Hjärup, lär vara planerade för tre spår.

Stationsutformningen och de olika plattformsalternativen är svårt att ta ställning till. Viktigt är att plattformen/plattformarna ej tar större utrymme i anspråk än det som i dag är "ledigt" väster om järnvägen. Vi vill inte se att fler fastigheter tvångsinlöses för att sedan rivas. Säkerhetsaspekter är viktiga.

Vilket utseende får gång-, cykeltunneln som ska byggas? Barriäreffekten mellan boendeområdena måste åtgärdas på bästa sätt. Ett tråg med bro över järnvägen bör vara att föredra kommunikationsmässigt och även ur trygghetsynpunkt efter mörkrets inbrott. Vi vill dessutom gärna ha ett öppet landskap. Hur kommer bil- och cykelvägar längs järnvägen att se ut? Enligt banverkets kartor är sträckningarna som nu. Hoppas det stämmer.

Handikappanpassning av tunnel och perronger är en annan fråga som måste få sin lösning snarast.

Infrastrukturen med järnvägen och goda kommunikationer som lockbete för att bosätta sig i Hjärup fordrar fler tågstopp än i dag. Stoppen har tom minskat det senaste året!?

Buller och vibrationer

Vilka blir de reella åtgärderna? Vilka är de bullerdämpande alternativen som diskuteras? Undersöker man alternativa lösningar till plank? Ett tråg vore att föredra ur miljösynpunkt, jfr diskussionen i Åkarp. Hjärup har ett plant markläge i förhållande till Åkarp. Om det byggs ett tråg Åkarp vore det lämpligt att fortsätta med detta norrut och genom Hjärup. Att enbart sänka spårbädden skulle också minska en hel del buller från hjulaxlarna

Ett 3 meter högt plank är fullt men kan utformas på mer än ett sätt. Banverket uppmanas att se närmare på det förslag som inkluderar plank, förstärkt bullerskydd och konstnärlig utsmyckning som är inskickat per fax av Ralph Höglund januari 2001.

Många undrar vilken påverkan det blir för samhället och de kringboende under byggtiden. Här behövs information både angående buller och infrastruktur.

Akuta åtgärder

Buller och vibrationer är ett mycket stort problem för de boende vid järnvägen. Från Hjärup har detta påpekats i många sammanhang både till kommunen och till banverket. Ännu har vare sig banverket eller kommunen ställt upp med några konkreta åtgärder. Det verkar som om förhållningsprincipen gäller.

Våren 2001 gjordes bullermätningar som resulterade i Rapporten *Hjärup, Staffanstorps kommun - Mätning av tågbuller utomhus och inomhus* (INGEMANSSON, Projekt MMO033-46). Kraven på bullerdämpande åtgärder lades på framtiden då banverket ansåg att bullernivån enligt bullerpolycyn endast översteg gränsvärden marginellt och därför skulle inga åtgärder vidtas i nuläget. Hjärup har ännu ej utsatts för en väsentlig ombyggnad av järnvägen (svarsskrivelse Lars Renström 2001-06-27).

Att det under åren blivit ökad tågvolym, planfria korsningar, högre tåghastigheter och därmed högre bullernivå bryr man sig således inte om. I tillägg kan nämnas att vagnparken har stor betydelse. X2000 tågen och gamla diesellok är ur bullersynpunkt störande. Sommarens spårarbete gjorde spårbädden högre (eller är det ny typ av syllar?) Därmed ökad bullernivå! Allt detta sammantaget gör att Hjärupeborna redan nu kräver bullerdämpande åtgärder fram för allt söder om stationsområdet där vallen med schaktmassorna slutar.

Det går inte att vänta på bullerdämpande åtgärder i 10 år tills den "väsentliga ombyggnaden" är gjord.

Vänliga hälsningar

Ingegerd Höglund
Malenas väg 17, 245 63 Hjärup