

November 2015



Lommabanan



TRAFIKVERKET

Om Lommabanan

Lommabanan sträcker sig från Kävlinge i norr till Arlöv i söder där den ansluter till Södra stambanan. Banan som öppnades för trafik år 1886 är enkelspårig och 19 kilometer lång. Persontrafiken lades ner år 1983 och i dagsläget finns ingen persontrafik på Lommabanan. För att de kommande pågatågen ska kunna trafikera Lommabanan på nytt kommer vi att bygga ett mötesspår söder om Stävie samt stationer i Furulund och Lomma. På längre sikt kan det bli aktuellt med stationer i Flädie, Alnarp och Arlöv. Pågatågen börjar trafikera sträckan 2020 enligt nuvarande planering.

Tågen kommer att gå en gång i timmen under dagtid på sträckan Kävlinge–Furulund–Lomma–Malmö. Det blir färre tåg nattetid och totalt sett planeras det för 38 pågatåg per dygn, båda riktningarna sammanräknade.

Lommabanan kommer att uppgraderas för högsta tillåtna hastighet 160 km/tim. Pågatågen som stannar i Furulund och Lomma kör inte fortare än 100 km/tim inne i samhällena eftersom de ska bromsa och accelerera i samband med uppehållen vid stationerna. Godstågen kör sällan fortare än 100 km/tim.



Buller

Införandet av persontågstrafik på Lommabanan kommer att ge upphov till mer buller. Höjningen av den genomsnittliga bullernivån sett över dygnet är liten, ca 1 dB enligt våra beräkningar. Utöver bullerskyddsåtgärder vid Stävie, där ett nytt mötesspår byggs, kommer Trafikverket inte att göra några åtgärder mot buller med anledning av den nya persontågstrafiken.

Lommabanan kommer däremot att omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram för bullerskydd med anledning av att godstrafiken ökar från och med december 2015, då tunnarna genom Hallandsåsen öppnas. För de fastigheter som omfattas av åtgärdsprogrammet kommer Trafikverket att utreda vilken åtgärd som är lämpligast. Berörda fastighetsägare kommer att få information.

En bullerutredning har genomförts och mer information finns på projektets webbsida. Där finns bland annat en rapport och en lista med beräknade ljudnivåer för fastigheter längs Lommabanan. Bullerberäkningarna är utförda enligt en vedertagen beräkningsmodell som bygger på ett stort antal inmätningar av buller från olika tågtyper. Beräkningarna möjliggör att nivåer som är representativa för ett årsmedeldygn kan tas fram och att hänsyn kan tas till väntade förändringar i trafiken.

Det pågår diskussioner mellan Trafikverket och kommunerna om vilken ambitionsnivå som ska gälla för bullerskyddsåtgärder.

Vibrationer

Fastighetsägare som anser sig bli störda av vibrationer kan lämna in en förfrågan om vibrationsutredning till Trafikverket. Information om hur förfrågan går till finns på projektets webbsida.

Säkerhet

Behovet av stängsel vid järnvägen kommer att utredas i det fortsatta arbetet. Stängsel minskar risken för att obehöriga befinner sig på spåren.

För att öka säkerheten och minska riskerna kommer vi att stänga fyra järnvägsövergångar. Vi kommer att bygga fem nya planskilda korsningar varav tre endast är för gång- och cykeltrafik.

Läs mer på:

www.trafikverket.se/lommabanan

Godståg

Lommabanan är en viktig del av *Godsstråket genom Skåne*, som sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Banan trafikeras i dag av 15–16 godståg per dygn. När trafiken genom Hallandsåsen öppnas i december 2015 kommer Lommabanan att få en ökad betydelse för godstrafiken och antalet godståg beräknas öka till 20–25 tåg per dygn. Exakt hur många godståg som kommer att gå, och mellan vilka platser, beror mycket på konjunkturläget.

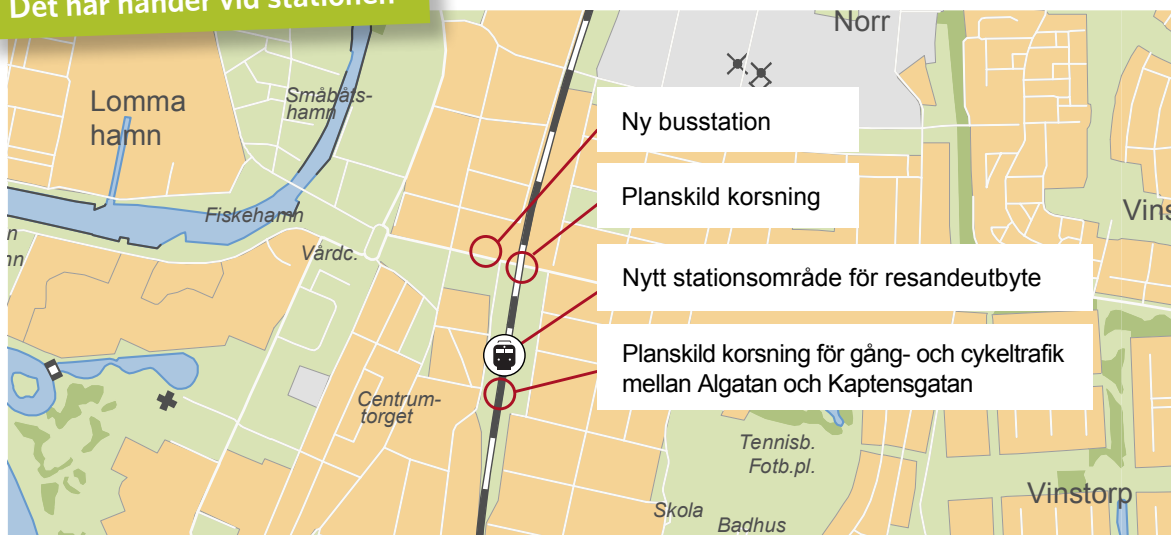
Yttre godsspår

Trafikverket har inte något uppdrag eller någon finansiering för att utreda en helt ny järnvägssträckning för godstrafik utanför tätorterna, det så kallade yttre godsspåret. Lomma kommun arbetar däremot fortfarande för en sådan lösning.

En planskild korsning är en korsning där vägar och järnvägar korsar varandra i skilda plan, det vill säga att vägen eller järnvägen går på en bro.



Det här händer vid stationen



Lomma

Nytt stationsområde för effektiv pendling.

Stationsområdet i Lomma byggs om för att ta vara på de möjligheter den framtida pågatågstrafiken innebär. Den nya stationen utrustas med belysning, väderskydd, bänkar, trafikinformation och biljettautomat. Stationen blir en modern knutpunkt för buss- och tågtrafik.

För att underlätta för pendlare som kommer med bil eller cykel byggs parkeringsplatser och cykelställ i anslutning till stationen. Samtidigt ses kopplingen till omgivande cykel- och vägnät över och förbättras.

Där Vinstorpsvägen i dag korsar järnvägen kommer en planskild korsning att byggas för att öka framkomligheten. Den beräknas vara färdig senast vid årsskiftet 2018/2019. En gång- och cykeltunnel kommer att anläggas under järnvägen i höjd med Algatan och Kaptensgatan.

Korsningen Malmövägen–Vinstorpsvägen kommer att förbättras för att öka trafiksäkerheten

och framkomligheten för busstrafiken. Av- och påfartsramper för kollektivtrafik byggs från E6 till Vinstorpsvägen.

Linje 132 kommer att få en ny och snabbare sträckning genom Lomma och därefter köra E6:an till Malmö via den nya bussrampen.

På längre sikt är avsikten att öka pågatågens turtäthet till halvtimmestrafik under rusningstider på morgon och sen eftermiddag och att öppna ytterligare två stationer i Lomma kommun: Flädie och Alnarp.

Närliggande projekt

Trafikverket planerar att tillsammans med Lomma kommun förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanter som färdas mellan Bjärred och Flädie. Det kommer att byggas en ny gång- och cykelväg längs väg 913 mellan Bjärred och Flädie.

Visionsbild av norra stationsområdet och Vinstorpsvägen med busshållplatsläge



Mer information finns på:
www.lomma.se/lommabanan

Furulund

En knutpunkt för kommunikationer.

Stationsområdet i Furulund byggs om för att skapa en ny samlingspunkt för tåg- och busstrafik samt för pendlare som anländer med bil eller cykel.

Byggstarten är planerad till 2019. En gångtunnel under spåren kommer att ge bra förbindelse till plattformen. Stationsområdet utvecklas för att göra plats för bussar och för att taxi och bilar ska kunna stanna och släppa av eller hämta buss- eller tågresenärer. En pendlerparkering uppförs i anslutning till stationen liksom en bekväm och lättillgänglig cykelparkering.

I Furulund kommer Solgatans respektive Kungsgatans plankorsningar med järnvägen att byggas bort. Gång- och cykeltunnlar under järnvägen byggs dels vid stationsområdet, dels mellan Parkgatan och Bryggaregatan.

För att göra plats för pågatågstrafiken på banan kommer det också att byggas ett mötesspår i Stävie söder om Furulund.

Omfattningen av projektet har inneburit att en övergripande trafikutredning för hela Furulund har påbörjats. Utredningen tittar på hur trafiken för fordon samt för gång- och cykeltrafik inom hela orten påverkas av projektet och ska leda fram till konkreta åtgärdsförslag för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån den nya strukturen.



Det här händer vid stationen



Några frågor och svar

Vad blir det för slags av tåg?

I första hand kommer banan att trafikeras av pågåtåg och godståg. Banan ska även fungera som omledningsbana och kommer därför ibland att trafikeras av andra tågtyper.



Vilka miljöutredningar gör Trafikverket?

Vi kommer att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för mötesspåret i Stävie och den planskilda korsningen på väg 913. Det innebär bland annat att vi kommer ta miljöprover för att kontrollera om det finns föroreningar i marken där vi bygger nya anläggningar som plattformar, växlar och tunnlar. Vi utreder även om grundvattnet kommer att påverkas där tunnarna ska byggas.

Hur påverkas miljön och trafiken av bomfällningar?

Genom att vi kommer att bygga bort flera plankorsningar minskar de miljöproblem som är förknippade med bomfällningar. Vid plankorsningarna som blir kvar kan dock ökade bomfällningstider leda till längre köer och ökad miljöpåverkan jämfört med i dag. Vi bedömer att ökningen kommer att ligga inom acceptabla värden.

Finns det några andra risker med projektet?

För att belysa de risker som är förknippade med järnvägen genom samhällena har vi gjort en riskanalys inom ramen för järnvägsutredningen av Lommabanan. Det är järnvägsutredningen som ligger till grund för de åtgärder som vi föreslår. Dessutom har Lomma kommun tagit fram en riskanalys för farligt gods i samband med detaljplanearbetet för stationsområdet.

I en första etapp stänger vi fyra plankorsningar och bygger fem nya planskilda korsningar, där tre enbart är för gång- och cykeltrafik. Vi kommer att utreda om vi ska stängsla in banområdet eftersom det minskar risken för att obehöriga ska beträda spåren.



Det kommer att ta cirka 7 minuter att ta tåget från Lomma till Malmö C. I dag tar samma resa 25 minuter med buss. Från Furulund kommer det att ta cirka 20 minuter till Malmö C med tåg.

Kommer järnvägstrafiken att släppa ut skadliga partiklar?

Utsläppen från järnvägstrafiken till luften består mest av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledning, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga, transporteras de inte iväg så långt utan faller ner nära järnvägen.

Mätningar visar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljö kvalitetsnorm i järnvägs-miljöer utomhus. Det gör de inte ens nära spåren, direkt efter att ett tåg har bromsat in, eller i väderförhållanden som brukar medföra extra höga partikelhalter.

Kommer det att transporteras farligt gods?

Ja, farligt gods kan komma att transporteras i vanliga järnvägsvagnar, i tankvagnar och i containrar eller trailrar som i sin tur transporteras på järnvägsvagnar i så kallade kombitåg. Olycksfrekvensen är väldigt låg. Under de senaste tio till femton åren har teknik och regler för farligt gods utvecklats mycket. Sannolikheten för att en olycka ska ske är liten och man har utvecklat åtgärder för att konsekvenserna av en olycka ska bli så små som möjligt. Kraven på cisterntankars tjocklek är mycket högre på järnväg än för motsvarande last på väg.

Hur får allmänheten information om viktiga beslut som kommunerna och Trafikverket tar?

Information kommer att spridas via Trafikverkets och respektive kommuns hemsidor samt via samrådsmöten.



Fler frågor och svar finns på :
www.trafikverket.se/lommabanan

Snabbfakta

Vad?

Lommabanan anpassas för pågatåg. Två nya stationer byggs i Furulund och Lomma. Utanför Stävie, söder om Furulund, byggs ett mötesspår. Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket, Skånetrafiken och kommunerna längs Lommabanan.

Varför?

För att underlätta pendling med kollektivtrafik i västra Skåne

Kostnad?

Cirka 270 miljoner kronor.

Utbyggnaden finansieras av Trafikverket, Kävlinge kommun, Lomma kommun och Region Skåne.

Lommabanan under resans gång

Den godstrafik som i dag kör på Lommabanan kommer att få sällskap av pågatåg. Planering och projektering pågår och 2020 beräknas persontrafiken vara igång.

Preliminär tidplan för byggnation av Lommabanan och närliggande projekt.



Trafikverket, Box 366, 20123 Malmö.
Besöksadress: Nordenskiöldsgatan 4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Ett samarbete med:



Skånetrafiken