



Fredrik Löfqvist tel. 040-626 8197

Fredrik.lofqvist@svedala.se

Tjänsteskrivelse  
2017-05-11  
Dnr: 2016-000388

## **Avsiktsförklaring för ombyggnad av stationsområdet**

### **Förslag till beslut**

Tekniska nämnden beslutar

att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket och att detta skickas vidare till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för ställningstagande,

att föreslå kommunstyrelsen besluta att slutgiltig utformning och godkännande av avtal delegeras till kommunstyrelsens ordförande efter samråd med vice ordförande,

att föreslå kommunstyrelsen besluta att uppdra till teknisk nämnd att arbeta fram ett förslag till avsiktsförklaring med Region Skåne, samt

att justera paragrafen omedelbart.

### **Sammanfattning av ärende**

Under en längre tid har en ombyggnad av stationsområdet i Svedala diskuterats mellan Svedala kommun, Trafikverket och Region Skåne. Beslut om att starta en förstudie togs i samråd 2013-05-17. Denna förstudie tog avstamp i den detaljplan som antogs av KF 2011-03-14, § 49. Stationen har många brister däribland att den är otrygg då passage ut till mittperrong sker genom att man korsar spåren. Stationen kan inte heller anses vidare tillgängligt och detta är inte acceptabelt i en kraftigt tillväxande tätort med ca 10 000 invånare och 21 min tågresor från Malmö C.

Kommunen har i samråd med Region Skåne och Trafikverket tagit fram en förstudie, där Trafikverket och Region Skåne har varit mycket involverat. Efter en hel del arbete från kommunens sida har parterna efter möte 2017-03-27 beslutat att ta fram en avsiktsförklaring för projektet i sin helhet och då för att främst lösa den finansiella utmaningen i projektet.

### **Handlingar i ärendet**

Svedala Stationsområde - justerade minnesanteckningar från avstämningsmöte 2017-03-27

Förstudie stationsområdet

Detaljplan Svedala stationsområde

Stadsmiljöansökan Svedala kommun

### Skälen för beslut

Kommunen har 2017-04-25 fått ett förslag från Trafikverket på en avsiktsförklaring där delar av den statliga delen på 48 miljoner föreslås delas mellan Svedala kommun och Trafikverket.

Denna avsiktsförklaring förutsätter att stadsmiljöavtal erhålls för de icke statliga delarna på totalt 35,5 miljoner och att Trafikverket aktivt stödjer och ser till att tidplanen för stadsmiljöansökan kan hållas. Svedala kommun förutsätter att denna avsiktsförklaring som nu diskuteras omfattar alla de delar som ej finns med i den ansökan om stadsmiljöavtal som gjorts.

Den totala kostnaden för projektet har av Trafikverket kalkylerats till 93,6 miljoner och bör omnämnas någonstans i avtalet. Svedala kommun förutsätter också att de kvarvarande kostnaderna  $93,6 - 48 - 35,5 = 10,1$  miljoner kommer att finansieras av Region Skåne. Detta borde omnämnas i avsiktsförklaringen och Region Skåne borde också vara en part i avsiktsförklaringen.

Med denna avsiktsförklaring och med beviljat stadsmiljöavtal blir kommunens totala del av projektet 41,75 miljoner kronor vilket motsvarar 44,6 % av de totala kostnaderna.

Då stadsmiljöavtalet som Trafikverket uppmanat kommunen att söka i nuläget innebär att åtgärderna skall vara genomförda under 2018 behöver avsiktsförklaringen ta med någon formulering om att samtliga parter skall göra sitt yttersta för att olika sammanhang prioritera och skapa förutsättningar för projektet då det finns klara utmaningar rörande tidplanen.

Förutsättningarna för avsiktsförklaringen behöver klargöras och förslagsvis kallar kommunen omgående till ett uppföljningsmöte av mötet som hölls 2017-03-27. Det blir viktigt vid ett sådant möte att få besked om hur Regionen tänker kring sin del av projektet och att vara en part i en avsiktsförklaring. Vi behöver också reda ut hur tidsplanen ser ut för de åtgärderna som omnämns i avsiktsförklaringen och de återstående delarna på 10,1 miljoner. Det finns även en risk för kommunen om vi får stadsmiljöavtalspengarna och sen inte lyckas färdigställa tunneln i tid. Frågan är också när denna avsiktsförklaring behöver vara tecknad för att projektet skall komma med i de planer som är under framtagande hos Trafikverket och Region Skåne. Kommunen måste påbörja arbete med hur vi skall hantera detta ärende om vi skall gå in och teckna en avsiktsförklaring där det finns stora ekonomiska åtagande.

Kommunen måste dessutom vara beslutsam i dessa sammanhang och kommunstyrelsens ordförande bör få delegation på att teckna avsiktsförklaringen efter samråd med vice ordförande. Detta bör också hanteras av kommunfullmäktige då det är ett omfattande åtagande.



SVEDALA KOMMUN

TEKNISK NÄMND

 PROTOKOLL  
 Sammanträdesdatum: 2017-05-16

§ 76

## Information om Stationsplanen

Dnr 2016-000388

### Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket och att detta skickas vidare till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för ställningstagande,

att föreslå kommunstyrelsen besluta att uppdra till tekniska nämnden att arbeta fram ett förslag till avsiktsförklaring med Region Skåne, samt

att justera paragrafen omedelbart.

### Sammanfattning av ärendet

Under en längre tid har en ombyggnad av stationsområdet i Svedala diskuterats mellan Svedala kommun, Trafikverket och Region Skåne. Beslut om att starta en förstudie togs i samråd 2013-05-17. Denna förstudie tog avstamp i den detaljplan som antogs av Kf 2011-03-14, § 49. Stationen har många brister däribland att den är otrygg då passage ut till mittperrong sker genom att man korsar spåren. Stationen kan inte heller anses vidare tillgänglig och detta är inte acceptabelt i en kraftigt tillväxande tätort med cirka 10 000 invånare och 21 minuters tågresor från Malmö Central.

Kommunen har, som tidigare beskrivits, i samråd med Region Skåne och Trafikverket tagit fram en förstudie, där Trafikverket och Region Skåne har varit mycket involverat. Efter en hel del arbete från kommunens sida har parterna efter möte 2017-03-27 beslutat att ta fram en avsiktsförklaring för projektet i sin helhet och då för att främst lösa den finansiella utmaningen i projektet.

Teknisk chef Fredrik Löfqvist föreslår tekniska nämnden besluta

att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket och att detta skickas vidare till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för ställningstagande,

att föreslå kommunstyrelsen besluta att slutgiltig utformning och godkännande av avtal delegeras till kommunstyrelsens ordförande efter samråd med vice ordförande,

att föreslå kommunstyrelsen besluta att uppdra till teknisk nämnd att arbeta fram ett förslag till avsiktsförklaring med Region Skåne, samt

---

 Ordförandes signatur

---

 Justerandes signatur

---

 Utdragsbestyrkande



SVEDALA KOMMUN

TEKNISK NÄMND

PROTOKOLL  
Sammanträdesdatum: 2017-05-16

att justera paragrafen omedelbart.

Teknisk chef föredrar ärendet.

### Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från teknisk chef, daterad 2017-05-11

Svedala Stationsområde- justerade minnesanteckningar från avstämningsmöte  
2017-03-27

Förstudie

Detaljplan

Stadsmiljöansökan Svedala kommun

### Yrkanden

Björn Jönsson, S, yrkar bifall till att-satserna 1,3 och 4 men att att-sats 2 utgår.

### Beslutsgång

Ordförande föreslår tekniska nämnden besluta enligt liggande förslag.

Björn Jönsson, S, yrkar bifall till att-satserna 1,3 och 4 men att att-sats 2 utgår.

Ordförande finner att tekniska nämnden beslutat enligt Björn Jönssons, S,  
yrkande.

### Beslut skickas till

Kommunstyrelsen

Lokalstrateg

---

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

---



## Ansökningsformulär

Statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Stadsmiljöavtal  
SFS 2015:579

## 1. Uppgifter om den sökande

|                                   |                                                                              |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Kommunens eller landstingets namn | Svedala kommun                                                               |
| Adress                            | Kommunhuset                                                                  |
| Postadress                        | 233 80 Svedala                                                               |
| Organisationsnummer               | 212000-1074                                                                  |
| E-postadress                      | <a href="mailto:Registrator.KS@svedala.se">Registrator.KS@svedala.se</a>     |
| Telefonnummer                     | 040 626 80 00                                                                |
| Plusgiro-/bankgironummer          | 284-9735                                                                     |
| Kontaktperson/-er                 | Fredrik Löfqvist                                                             |
| Kontaktpersons e-postadress       | <a href="mailto:fredrik.lofqvist@svedala.se">fredrik.lofqvist@svedala.se</a> |
| Kontaktpersons telefonnummer      | 040-626 81 97                                                                |

## 2. Typ av åtgärd som stöd söks för

Kryssa i vilken typ av åtgärd som ansökan avser (fler alternativ är möjliga):

- ☒ **Investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt kommunikationsbehov och som avser**
1. en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, vänthall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik, eller
  2. ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. (2 §)
- ☐ **Investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik eller cykeltrafik. (3 §)**

### 3. En översiktlig beskrivning av hur åtgärder som stöd söks för och motprestationer passar in i kommunens eller landstingets övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö (8 §)

#### 3a. Hur främjar åtgärderna som stöd söks för och motprestationer en hållbar stadsmiljö?

Svedala arbetar målinriktat för att öka andelen pendlare med cykel och kollektivtrafik. Utformning av stationen är dock inte anpassad till varken dagens och morgondagens behov. Stationsområdet är inte tillgänglighetsanpassat, passagen över spåren sker i plan med bommar vilket innebär risk för spårspring, och det finns inte tillräckligt med plats för cykelparkering.

Genom att utveckla stationsområdet och anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägen kan norra och södra sidan bindas samman på ett trafiksäkert, hållbart och attraktivt sätt. Pendlare från bostadsområden i söder kan kopplas direkt till stationen via gång- och cykelvägnätet som är under uppbyggnad. Fler och förbättrade cykelparkeringsplatser ger fler människor möjlighet att cykla till stationen. Säkerheten förbättras när risken för spårspring minimeras tack vare tunnelpassagen under spåren. För att förbättra stationen ytterligare bör nya plattformar anläggas och kopplas till gång- och cykeltunneln med hissar. Sidoplattformarna och hissar ingår inte i sökt åtgärd, utan finansieras med andra medel.

En strategi för att få fler att pendla med tåg och buss är att bygga bostäder i stationsnära lägen. Kommunen arbetar aktivt efter den strategin. Svedala har historiskt utvecklats på järnvägens norra sida, men nya bostäder byggs nu på den södra sidan för att fler ska kunna bo nära stationen. Söder om järnvägen anläggs också nya skolor och moderna idrottsanläggningar. Kopplingen mellan Svedalas norra och södra sida blir därmed allt viktigare.

Inom Svedala kommun pågår även ett strategiskt arbete för att bygga upp ett finmaskigt gång- och cykelvägnät och för att förbättra möjligheterna att resa med hållbara transporter. Utbyggnaden av cykelvägar och trafiksäkra passager pågår löpande i kommunen. Svedala arbetar också aktivt med att öka medvetenheten om hållbart resande och trafiksäkerhet, bland annat tillsammans med polisen.

I de utbyggnadsområden som föreslås i översiktsplanen förbinder cykelvägar bostäderna med skolor, stationen och centrum. En cykelpassage under järnvägen och ett cykelstråk söderut ingår i den planerade utbyggnaden av resecentrum vid den nuvarande järnvägsstationen. Med denna förbindelse kommer de nybyggda områdena och den planerade utbyggnaden av Svedala att få en direktkontakt med stadens centrum norr om järnvägen och möjligheten att nå service, handel och sociala aktiviteter till fots eller med cykel.

Den åtgärd vi ansöker om medel för innebär smidigare byten mellan olika färdssätt och tillgänglighetsanpassade och trygga miljöer runt stationsområdet. Det i sin tur bidrar till att göra resor med buss och tåg mer attraktiva. Förutsättningarna för att cykla till stationen förbättras med passagemöjligheten under spåret och med fler och väderskyddade cykelparkeringar. Det innebär också att färdmedelsfördelningen kan förändras till de hållbara transportslagens fördel.

Motprestationerna bidrar till att minska transportbehoven och ökar växelverkan mellan hur vi transporterar oss och hur vi bygger. Genom motprestationerna visar vi att Svedala har en stark ambition att förtäta staden och bygga i lägen där cykel, gång och kollektivtrafik blir de mest attraktiva transportmedlen. Totalt kommer 455 bostäder att påbörjas i stationsnära lägen, det vill säga 1 500 meter från stationen, fram till 2018. Det sker både genom förtätning och nyetablerade bostadsområden. Den pendlarparkering som uppförs i anslutning till stationen ger fler möjlighet att välja tåg och buss som färdssätt i stället för att köra bil.

Resultatet av åtgärderna bedöms också bidra till minskade bullernivåer, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar samt en lägre energiåtgång i transportsystemet. Åtgärderna bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Sammantaget leder åtgärderna och motprestationerna till en mer hållbar stad för alla.

#### 3b. Vilka beslutade planer/program, till exempel översiktsplan, visar detta?

Svedala översiktsplan 2010

<http://www.svedala.se/bo/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/oversiktsplan/>

Miljömålsprogram 2014

<http://www.svedala.se/contentassets/5b4c1e1d77d74cc89e6d39226f12fa8b/miljomalsprogram-2014.pdf>

Ange länk till översiktsplanen inklusive sidhänvisning.

[http://www.svedala.se/contentassets/63f6b3cd6f86432daaa2c770eb653927/3\\_1-utbyggnadsomraden.pdf](http://www.svedala.se/contentassets/63f6b3cd6f86432daaa2c770eb653927/3_1-utbyggnadsomraden.pdf)

Sidorna 17–20

[http://www.svedala.se/contentassets/63f6b3cd6f86432daaa2c770eb653927/3\\_4-kommunikationer-.pdf](http://www.svedala.se/contentassets/63f6b3cd6f86432daaa2c770eb653927/3_4-kommunikationer-.pdf)

Sidorna 43–50

**3c. Ange länk till andra relevanta dokument som ni vill hänvisa till och som är relevanta för ansökan (exempelvis fördjupa översiktsplan, utbyggnadsplaner, trafikstrategi, cykelstrategi etc.). Ange även sidhänvisning.**

Exploateringsprogram 2017–2021

<http://www.svedala.se/contentassets/d9487ef18aeb4a82a2185ce1b1815f64/exploateringsprogram-svedala-kommun-2017-2021.pdf>

Sidorna 23–29.

Strukturplan för Malmö Lundregionen, gemensam målbild 2035

<http://www.malmolundregionen.se/strukturplan-2/>

Sidan 19.

Gång- och cykelvägsplan 2016

*Finns ej publicerad - skickas på begäran*

Förstudie Svedala stationsområde

<http://www.svedala.se/bo/bygga-bo-och-miljo/bygg-och-anlaggningsprojekt/svedala/stationsområdet-i-svedala/>

Trafikplan för Svedala tätort, antagen av kommunfullmäktige 1997.

*Finns ej publicerad - skickas på begäran*

Lokaliseringsplan

*Finns ej publicerad - skickas på begäran*

Trafiksäkerhetspolicy, antagen av kommunstyrelsen den 2007-02-28

<http://www.svedala.se/contentassets/510f574e2c434ee08eb98832564b6379/trafiksakerhetspolicy.pdf>

#### **4. Beskrivning av åtgärden som stöd söks för (8§)**

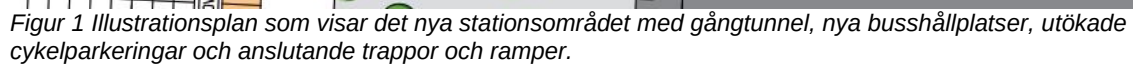
**4a. Beskriv kortfattat den eller de åtgärder som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i respektive åtgärd.**

##### *Åtgärd 1*

Utveckling av stationsområde med gång- och cykeltunnel

Svedala kommun söker stöd för att utveckla stationsområdet för att göra det till ett stadsmässigt attraktivt nav för resande där samtliga trafikslag binds samman. Prioritet ligger på att förbättra tillgänglighet och säkerhet bland annat genom en ny passage i form av en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Gång- och cykeltunneln ansluts med trappor och ramper. Utöver gång- och cykeltunneln förnyas även busshållplatserna i anslutning till stationen, fler cykelparkeringar anläggs och miljön kring stationen görs mer stadsmässig och kopplas samman med de centrala delarna av staden.

Syftet med projektet är att göra stationsområdet mer stadsmässigt och därigenom öka tillgängligheten, gynna kollektivtrafiken och pendlarmöjligheterna samt förbättra förbindelsen mellan den norra och södra delen av Svedala tätort.



### Åtgärd 1

**4c. Startpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema.**

### Åtgärd 1

[illegible]

**4d. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

### Åtgärd 1

En förstudie för stationsområde i Svedala inklusive en förprojektering har genomförts under 2015.

Projektorganisation är tillsatt och budgetmedel avsatta. En antagen detaljplan finns för stationsområdet.

**4e. Beräknad slutpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall det är motiverat.**

**Åtgärd 1**

År 2018 / december.

**4f. Är åtgärden innovativ? Om JA, på vilket sätt? (1 S)**

*Åtgärd 1*

För Svedala innebär åtgärden en innovativ lösning även om den inte är unik ur ett nationellt perspektiv. Åtgärden skapar ett nav där kollektivtrafik, cykel och bil sammanstrålar. Genom att på ett bättre sätt koppla samman flera färdssätt bidrar åtgärden till ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur och till att göra kollektivtrafikresan mer attraktiv och tillgänglig. Åtgärden är en stor satsning kring att förbättra framkomligheten för de hållbara transportslagen i och till staden.

**4g. Främjar åtgärderna kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik? (1 S)**

Kapacitetsstarka ☒

Resurseffektiva ☒

**Motivera på vilket sätt**

*Åtgärd 1*

Tåg och buss är kapacitetsstarka färdmedel som knyter Svedala till den regionala marknaden. Genom åtgärderna finns potential att öka kollektivt resande. Ett attraktivare stationsområde bidrar till ett bättre kapacitetsutnyttjande av den befintliga tågtrafiken och ökar möjligheten till att utveckla tågtrafiken på sträckan. Genom att koppla samman och utveckla de båda sidorna av stationsområdet kan fler nå stationen med cykel via de anslutande cykelvägarna.

Fler kommuninvånare kommer att på ett enkelt sätt kunna ta sig till kollektivtrafiken genom åtgärderna som ansökan behandlar. Befintlig infrastruktur utnyttjas mer resurseffektivt vilket gynnar framtida investeringar kring den regionala kollektivtrafiken.

**5. Analys av hur åtgärderna leder till att en större andel persontransporter i staden sker med kollektivtrafik samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. (§ 8).**

**Redovisa analys för hur åtgärderna leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik, att de leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö [länk](#).**

Den åtgärd som söks medel för ger tydligt positiva effekter på tre av de tio preciseringar som regeringen gjort av miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Det handlar om *hållbar samhällsplanering*, där den nya gång- och cykeltunneln binder samman Svedalas norra och södra delar samt förbättrar möjligheterna att angöra stationen till fots eller med cykel. Det handlar även om *infrastruktur*, där den nya gång- och cykeltunneln anpassas till människors behov att säkert och tillgängligt ta sig till stationsområdet. Den precisering som tydligast uppfylls är *kollektivtrafik, gång och cykel*, där ett ökat resande med cykel och kollektivtrafik ger en minskad användning av fossila bränslen. Skånetrafiken har som mål att vara fossilbränslefritt år 2020, vilket ger minskade utsläpp oavsett om man reser med tåg eller buss. Den nya gång- och cykeltunnel blir ett säkert och mer attraktivt sätt att ta sig till stationsområdet för vidare färd med kollektivtrafik.

Att fler rör sig kring stationsområdet bidrar till möjligheten till att utveckla stationsområdet. Planer finns på att inrymma nya verksamheter i det gamla stationshuset för att ge liv åt stationsmiljön. Det finns även intilliggande äldre industribyggnader som är en viktig del av kulturmiljön som kan inrymma nya funktioner i ett centralt läge, t.ex. cykelgarage, service för cykel, caféer men även annan service som kan lyfta stationsområdet och Svedala tätort. Den pendelparkering som anges som motprestation kommer att förses med laddstation för elbilar, elcyklar och elmopeder, vilket bidrar till att fler kan välja att resa på ett miljövänligt sätt. Genom att göra energifrågan synlig och pedagogisk ökar medvetenheten om alternativa färdssätt vilket är en viktig förutsättning för att lyckas i omställningen till fler hållbara resor.

Den tillkommande bebyggelsen som genomförs som motprestation kommer att ha god tillgänglighet till kollektivtrafiken genom åtgärden. Även boende i befintliga områden kommer ha nytta av åtgärderna genom att effektivare kunna ta sig till och från stationsområdet. Genom att öka tillgängligheten till stationsområdet ökar

attraktiviteten för fler att byta till buss och tåg istället för att ta bilen.

## 6. En redovisning av uppskattade kostnader och finansiering av åtgärderna och uppgift om när kostnaderna planeras att redovisas till Trafikverket (8 §)

### 6a. Kostnadsfördelning per åtgärd

(Kostnader för motprestationsåtgärder får inte räknas in i beloppet. Lägg till fler rader om ni söker för fler än tre åtgärder.)

|                            | Åtgärdens namn                | Belopp (tkr) 2017 | Belopp (tkr) 2018 | Totalt belopp (tkr) |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Åtgärd 1                   | Utveckling av stationsområdet |                   |                   | 35 510              |
| <b>Total kostnad (tkr)</b> |                               |                   |                   | 35 510              |

### 6b. Finansiering per åtgärd

Åtgärd 1 Namn: Utveckling av stationsområdet

| Typ av finansiering                        | Belopp (tkr) 2017 | Belopp (tkr) 2018 | Totalt belopp (tkr) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Kommunen/landstinget                       |                   |                   | 17 755              |
| Regional kollektivtrafikmyndighet          |                   |                   |                     |
| EU-bidrag                                  |                   |                   |                     |
| Annan offentlig finansiering (Ange vilken) |                   |                   |                     |
| Privat finansiering                        |                   |                   |                     |
| Stadsmiljöavtal - sökt belopp *            |                   |                   | 17 755              |
| <b>Total kostnad (tkr)</b>                 |                   |                   | 35 510              |

### 6c. Totalt sökt belopp inom ramen för stadsmiljöavtal

|                            | Belopp (tkr) 2017 | Belopp (tkr) 2018 | Totalt belopp (tkr) |
|----------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| <b>Totalt sökt belopp*</b> |                   |                   | 17 755              |

\*Stöd lämnas med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller landstinget har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna.(6 §)

## 7. Beskrivning av motprestationer som kommunen åtar sig att genomföra (8 §)

7a. Beskriv nedan kortfattat de motprestationer som kommunen eller landstinget åtar sig att genomföra fram till och med år 2018. Tidplan för motprestationerna ska redovisas 7c.

- Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafiknära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen. (Ange även hur det bidrar till ökat bostadsbyggande - antal bostäder):  
Beskriv:



**Detaljplaner som är antagna men inte utbyggda:**

Totalt kommer 455 bostäder att påbörjas i stationsnära lägen, det vill säga 1 500 meter från stationen, fram till 2018. Det sker både genom förtätning och nyetablerade bostadsområden.

**Tegelbruket**

Större bostadsområde med blandade upplåtelseformer i Svedalas södra del, cirka 500 meter från stationen. Detaljplan har antagits och stora delar av området är utbyggt. En del återstår att bygga ut under 2017–2018 med totalt 33 bostäder.

**Åkerbruket, Aggarp, del av Svedala 306:34**

Bostadsområde med blandad bebyggelse söder om Tegelbruket med cirka 800 meter till Svedala station. Totalt byggs 260 bostäder, varav 120 bostäder byggs under 2017-2018.

**Nygårds dammar, Svedala 315:17**

Syftet med planen är att pröva lämpligheten att bygga cirka 65 bostäder som utgörs av friliggande småhus samt grupphus. Utmed Ystadbanan föreslås bullerskyddsvallar. På Börringevägen föreslås en separat gång och cykelpassage med mittrefug för att öka trafiksäkerheten. Byggarbete inleds under 2018.

<http://svedala.se/bo/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/aktuella-detaljplaner/svedala-31517-nygardsdammar/>

**Segestrand**

Detaljplan med totalt 200 bostäder i flerbostadshus, varav cirka 50 hyresrätter. Området ligger cirka 600 meter från järnvägsstationen. Närhet till Sege å bidrar till boendekvaliteten i området. Delar av området är färdigställda, men fler etapper byggs ut under 2017 och 2018.

**Svedala 15:11, f.d. Ica**

Ett förtätningsprojekt i centrala Svedala med 40 bostäder i centrala Svedala, cirka 400 meter från stationen. Bostäderna uppförs i flera mindre flerbostadshus med butikslokaler i bottenvåningen. Byggstart 2018.

**Detaljplaner som antas senast under år 2018:**

Flera områden har i översiktsplanen pekats ut som lämpliga för förtätning och nyetablering av bostäder. Detaljplaner kommer att tas fram för totalt cirka 200 bostäder.

**Svedala 1:7, Sveapark**

Planområdet omfattar cirka 40 bostäder utmed Sveagatan i Svedala, 1 000 meter från stationen. Planen tillåter 3 till 5 friliggande flerbostadshus. I söder disponeras ett område för park med omfattande dagvattenfördröjning.

<http://svedala.se/bo/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/aktuella-detaljplaner/detaljplan-svedala-17-svea-park/>

**Norra Tofta**

Förtätningsprojekt med totalt 11 bostäder cirka 1500 meter norr om stationsområdet. Området har gena förbindelser till stationen.

**Bovieran**

Förtätningsprojekt på nuvarande fotbollsplan/idrottsplats cirka 1 100 meter från stationen. Utbyggnad av bostäder med inglasad innergård med cirka 50 bostäder. Markanvisningsavtal finns framtaget.

**Kvarteret Neptunus**

Ettappvis genomförande av förtätning i centralt läge, cirka 800 meter från stationen. Befintlig förskola kvarstår på del av tomten under en period. Första etappen förväntas inrymma cirka 100 bostäder i flerbostadshus i stadsmässig planering på en f d skoltomt. Förberedelser inför planuppdrag pågår.

**Lokaliseringsstudie**

Sammanställning av tomter som ingår i befintliga fastigheter samt delar av befintliga fastigheter som kan användas som tillfälliga bostäder i ett skede innan det blir eller byggs om till permanent boende. Totalt 63 bostäder utreds.

- **Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för.**

*Beskriv:*

Svedala arbetar systematiskt med att knyta samman befintliga gång- och cykelvägar i tätorten så att gena stråk skapas mellan bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafik. Följande kompletteringar kommer att göras för att förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna ta sig med cykel till stationen:

Utbyggnader klara under 2017

**Algatan**, delen Pilgatan – Johan Borgsgatan

**Frejagatan**, delen Mångsgatan – Sveagatan

**Toftavägen**, delen Toftavägen – Solskenskogsgatan

**Grecosborgsgatan**, delen mellan gatan och befintlig busshållplats samt GC-stråk.

Utbyggnader klara under 2018

**Norra Tvärgatan**, delen Bökebergsgatan – gång- och cykelvägen strax innan Pilgatan

**Gammelgårdsgatan**, från Allégatan – Västergatan

### **Cykelstråk Aggarp-Svedala**

Ett nytt gång- och cykelstråk från de nya områdena i söder är planerat, men då befintlig vägbro är uttjänad behöver den ersättas av en ny vägbro. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras med ny vägbro via separerad gång- och cykelväg som ansluter befintliga gång- och cykelvägar mot centrum, stationsområdet och planerad ny skola/idrott i Aggarp. Därtill föreslås ett naturstråk med gång- och cykelväg utmed Segeå som ansluter fotbollsplanerna och Tegelbruket. Dagvattnet från vägbron kommer att ledas till en ny dagvattendamm som renar och fördröjer dagvattnet innan det når slutlig recipient Segeå. Klart december 2017.

### **Kommunövergripande cykel- och gångtrafikplan**

Planen syftar till att ta fram mål och åtgärder för den framtida gång- och cykeltrafiken. Svedala kommun kompletterar och bygger där det är möjligt nya cykel- och gångbanor för att underlätta att välja bort bilen. Detta gäller såväl inom tätorterna som mellan dem och till närliggande kommuner.

Cykel- och gångtrafik ska prioriteras och främjas genom fysiska åtgärder som förbättrar och trafiksäkra gång- och cykelbanor. Planen färdigställs under 2018.

- **Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.**

*Beskriv:*

Svedala kommun har kommit långt i arbetet med att anpassa orten till de nya jämna hastighetsgränserna. Kommunen fortsätter arbetet för att göra framkomligheten och säkerheten bättre för gående, cyklister och kollektivtrafik i tätorten.

- **Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.**

*Beskriv:*

Svedala kommun kommer under 2017-2018 att ta fram en parkeringsstrategi som redovisar hur parkeringar ska lösas i tätorten, bland annat genom lägre parkeringstal vid nybyggnation. Planen kommer även att utreda lämpligheten med ett avgiftsbelagt parkeringshus i centralt läge för att frigöra ytor som idag är parkering till andra ändamål, exempelvis bostäder eller rekreation.

### **Pendelparkering med laddstation för bilar, mc, mopeder och elcyklar**

En pendelparkering anläggs på södra sidan av järnvägen i anslutning till stationen, vilket frigör yta vid stationshuset som istället kan användas för cykelparkering och busshållplatser. Parkeringen omfattar totalt 100 platser, varav 3 platser är avsedda för personer med funktionsvariation. Vid pendelparkeringen och cykelparkering uppförs även laddstationer för elfordon. En laddstation som förutom elbil även medger anslutning av eldrivna mc, mopeder, cyklar och elopeder bidrar väsentligt till att förlänga den radie från stationsområdet där cykling blir ett alternativ till bilen. En informationstavla avses visa hur långt man når på 1 kWh med vardera transportslaget. Laddstationen kan komma att förses med solceller för att ytterligare öka hållbarheten. Laddstationen förses med 4 laddpunkter för bil, och ytterligare 6 laddpunkter för laddning av mc, elopeder och elcyklar samt elopeder. Åtgärden slutförs och utvärderas under 2018.

- **Övrigt**

*Beskriv:*

### **Mobility management-åtgärder**

#### **Uppdatering av kommunal resepolicy**

Reviderad resepolicy som syftar till att minska bilresandet för kommunens anställda. Arbetet pågår redan idag med att minska hemtjänstens användande av bil vid arbetet i Svedala tätort. Personalen inom hemtjänsten använder cykel som transportmedel till vårdtagare i Svedala tätort. Vid inköp av varor till vårdtagare finns cykelkärror att tillgå. Under 2017 kommer elcyklar att inhandlas till hemtjänsten.



Verksamheten ser cykel som transportmedel för hemtjänstpersonalen som ett hälsofrämjande arbete samt positivt utifrån ett miljöperspektiv. Tanken är att arbetet ska appliceras på fler delar av kommunens verksamheter. Resepolicyn uppdateras under 2018.

#### **Earth Hour**

Event för att uppmärksamma klimatet och hållbar användning av naturresurser. Event kommer att genomföras årligen.

#### **Bilfri vecka**

Svedala kommun arbetar med en ambition att införa en bilfri vecka i vissa av de centrala delarna i tätorten. Syftet är att uppmärksamma kommunens invånare om att en stor del av bilresorna är korta och går att genomföra med andra färdmedel. Genomförs senast år 2018.

#### **Kampanjer på arbetsplatser**

Ett flertal stora arbetsgivare finns i nära anslutning till järnvägsstationen. Kommunens målsättning är att tillsammans med arbetsgivarna bedriva kampanjer på arbetsplatserna för att få fler anställda att resa kollektivt eller med cykel. Planeras och genomförs under 2018.

#### **Kampanjer i skolor**

Kommunen bedriver bland annat tillsammans med Polisen kampanjer i skolorna som syftar till att öka medvetenheten kring cykelsäkerhet för att öka en säker cykelanvändning inom kommunen. Kommunen delar bland annat ut reflexer och cykelbelysningar till skolornas barn och vuxna. Detta arbete kommer att fortsätta under 2017-2018.

#### **Centrumutveckling**

Utveckling av Svedala centrum för att gynna den lokala handeln och på så vis minska inköpsresor utanför kommunen. Centrumutvecklingen planeras att göras genom arbetssättet BID, Business Improvement District. Syftet med BID är att på frivillig basis enas kring en gemensam vision och målbild för att utveckla en plats, ort, stad, eller destination. Det handlar om en unik samverkan mellan offentliga (kommunen) och privata intressenter, där man tillsammans tar fram en affärsplan, handlingsplan, finansiering och budget för att driva utvecklingsarbetet på ett hållbart och långsiktigt sätt. Genom denna samverkan når man resultat som man inte kan åstadkomma på egen hand. En strategi för centrumutvecklingen kommer att tas fram innan december 2018.

#### **7b. Beskriv mognadsgraden i motprestationerna.**

*(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatt, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)*

Motprestationerna genomförs senast under 2018. Projektorganisation finns. Vissa projekt har kommit längre gällande planering och genomförande och vissa av åtgärderna förutsätter politiska beslut.

Årligen avsätts medel för utveckling av gång- och cykelvägar samt trafikåtgärder vilka uppgår till 1,5 Mkr per år.

#### **7c. Startpunkt och beräknad slutpunkt för genomförande av motprestationen (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema. (Planer för bostäder räknas som slutförda då detaljplan är antagen.)**

De motprestationer som rör stadsutvecklingsprojekt är olika långt gångna och kommer att avslutas vid olika tidpunkter. Se ovan under respektive motprestation för tider.

### **8 En beskrivning av hur åtgärderna som stöd söks för och motprestationerna samt effekterna av dem kommer att följas upp (8 §)**

#### **8a. Hur kommer de åtgärder som stöd söks för och motprestationer följas upp?**

Resandeantalet kommer att kartläggas med hjälp av Skånetrafiken. Därutöver kommer kommunen att genomföra manuella räkningar av beläggningen på cykelparkeringarna. Kommunen kommer även att genomföra trafikmätningar på berörda gator.

#### **8b. Hur kommer effekterna följas upp?**

Resenärstatistik och mätning av gång- och cykeltrafik.

#### **8c. Beskriv förväntade effekter.**

#### Ökat andel hållbara resor

Åtgärden förväntas leda till att bättre utnyttja den tillgång som en tågstation utgör för samhället. En upprustning av befintligt stationsområde och en ny koppling till järnvägens södra sida bidrar till en förbättrad tillgänglighet till stationen, vilket gör att fler kan välja att resa med tåg och buss. Förbättrade cykelvägar till stationen bidrar till att fler unga ges möjlighet att på egen hand ta sig till stationen och resa vidare till studier och fritidssysselsättningar med buss och tåg.

#### Attraktivare stationsområde

Upprustningen av stationsområdet och genare anslutningar ger en attraktivare stationsmiljö som bidrar till att fler uppmärksammar kollektivtrafiken.

#### Attraktivare stadsmiljö

Åtgärden förväntas tillsammans med motprestationerna förbättra förutsättningarna för en attraktivare stadskärna, som gynnar både boende och näringsliv i centrum och i stationens närhet. Det i sin tur ger underlag för fler invånare och fler arbetstillfällen. Fler arbetstillfällen kan öka inpendlingen till Svedala och ge ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken i båda riktningarna.

#### Minskad bilanvändning

En ökad kollektivtrafik förväntas minska parkeringsbehovet som innebär färre hårdgjorda ytor. Det möjliggör fler bostäder och grönområden, vilket i sin tur minskar översvämningsrisken. Genom en tillgänglig pendlar-parkering kan fler välja att parkera bilen i Svedala och ta tåget till slutmålspunkten.

#### Regional påverkan

Malmö stad har under en längre tid haft problem med höga partikelhalter utmed starkt trafikerade gator, vilket försvårat uppfyllandet av miljökvalitetsmålet för utomhusluft. En bidragande orsak är biltrafik från kringliggande tätorter. Om fler Svedalabor väljer att åka kollektivt förbättras miljön i Malmö stad, dit många pendlar till arbete och fritidsaktiviteter. Det gäller luftföroreningar, buller och trängsel i stadsmiljön. Åtgärden leder i förlängningen till att det är mindre risk att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

## **9 Övriga förutsättningar av vikt för åtgärdernas och motprestationernas genomförande (8 §)**

### **9a. Finns åtgärder i infrastrukturen i Nationell transportplan och Länstransportplan som är en förutsättning för ovanstående ansökan? Ange länkar om sådana finns.**

Nej. Däremot har finansiering sökts för åtgärder kopplade till stationsutvecklingen i regional samt nationell plan.

### **9b. Vilka risker finns att åtgärderna som stöd söks för inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Överklagande av politiska beslut. Överklagande av upphandling av entreprenad.

### **9c. Vilka risker finns att motprestationerna inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Risker kopplade till detaljplanprocessen, exempelvis överklaganden. Överklagande av politiska beslut  
Överklagande av upphandling av entreprenad.

### **9d. Annan information av vikt för ansökan.**

Åtgärden är planerad sedan 2011 då detaljplanen antogs och är väl förankrat med deltagande parter. Beslut om att utveckla stationsområdet enligt detaljplanens intentioner är taget i en enig kommunstyrelse.

## Rapportering och uppföljning

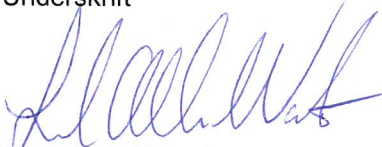
Vid beslut om stöd ska kommunen eller landstinget inom sex månader inkomma med en plan till Trafikverket om hur uppföljningen kommer läggas upp. Planen ska tas fram i samråd med K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) som fått Trafikverkets uppdrag att utvärdera stadsmiljöavtalen. Kommunen eller landstinget ska utöver detta även vara behjälplig med uppgifter till den utvärdering som görs av stödet.

Mätning av resande och resandefördelning (bil, kollektivtrafik, gång och cykel) ska för relevanta områden ske före och efter genomförandet av åtgärder och motprestationer.

En kommun eller ett landsting som har fått stöd ska årligen till Trafikverket rapportera hur genomförandet av åtgärderna och motprestationerna fortskrider.

När åtgärderna som stödet avser har genomförts ska en slutrapport ges in till Trafikverket. Rapporten ska ges in inom sex månader från den planerade sluttidpunkt som framgår av beslutet (13 §).

Slutrapporten ska innehålla en ekonomisk slutredovisning av åtgärderna som stödet beviljats för. Av rapporten ska särskilt framgå vilka effekter som åtgärderna har gett. Rapporten ska ange om de motprestationer som kommunen eller landstinget ska genomföra är slutförda. Rapporten ska även innehålla en redogörelse för kommunens eller landstingets arbete för en hållbar stadsmiljö och hur åtgärderna och motprestationerna har bidragit i det arbetet (14 §).

|                                                                                                                                                   |                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Underskrift<br><br>Namnförtydligande<br>Linda Allansson Wester | Befattning<br>Kommunstyrelsens ordförande |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|

*Ansökan ska skrivas under av en person som är behörig att företräda kommunen eller landstinget enligt delegationsordningen.*

*Tänk på att bifogade länkar i dokumentet ska vara klickbara.*

UPPDRAGSNUMMER 7000467000

## FÖRSTUDIE SVEDALA STATIONSOMRÅDE



VERSION 1.0

GÄLLANDE

2014-12-15

**Sweco Transportsystem AB**

---

## Organisation

|                     |                            |                      |
|---------------------|----------------------------|----------------------|
| Projektledare       | Marcus Wiedeheim           | Svedala kommun       |
| Planeringsingenjör  | Johanna Andersson          | Svedala kommun       |
| Planarkitekt        | Jeanette Widén Gabrielsson | Svedala kommun       |
| Projektchef         | Alf Rasmussen              | Svedala kommun       |
| Kollektivtrafik     | Samuel Sjödin              | Skånetrafiken        |
| Järnväg             | Alain Allouko              | Trafikverket         |
|                     | Håkan Bjurek               | Trafikverket         |
| Uppdragsledare      | Carl Svensson              | Sweco                |
| Konstbyggnad        | Bengt Andersson            | Centerlöf & Holmberg |
|                     | Göran Wassvik              | Centerlöf & Holmberg |
| Vägutformning       | Joakim Bengtsson           | Sweco                |
|                     | Renita Larsson             | Sweco                |
| Arkitektur          | Johan Ahlquist             | Sweco                |
| Landskapsarkitektur | Maria Arborgh              | Sweco                |
| Tillgänglighet      | Lena Hägg                  | Sweco                |
| VA                  | Marcus Ekman               | Sweco                |
| Belysning           | Leon Westerberg            | Sweco                |
| Järnväg             | Mats Fredriksson           | Sweco                |
|                     | Mats Wiredal               | Sweco                |
|                     | Roger Ekengren             | Sweco                |
|                     | Camilla Wallin             | Sweco                |
| Kalkyl              | Emanuil Tsoutas            | Sweco                |
| Granskning          | Malin Zetterqvist          | Sweco                |

## Sammanfattning

Svedala kommun har de senaste åren haft en kraftig resandeutveckling. Under år 2013 genomfördes i genomsnitt cirka 1 830 resor per dag med tåg från Svedala station, vilket var en ökning med 17 procent från föregående år. Skånetrafikens prognos för år 2020 är att resandet ökat till 2 400 resor per dag och för att till år 2030 öka till 3 800 resor per dag. För att gynna resor med kollektivtrafik, samt för att knyta samman de norra och södra delarna av Svedala föreslås en ombyggnad av stationsområdet.

I denna förstudie har en möjlig utformning av Svedala stationsområde studerats. Syftet med förstudien är att studera flera olika alternativa utformningar av stationsområdet, vilket ska ligga till underlag för fortsatt utredning och detaljprojektering. Under arbetet har ett flertal mål formulerats, vilka syftar till att skapa en god tillgänglighet och ett attraktivt stråk genom stationsområdet. Stationsområdet ska gynna ett ökat kollektivt resande och förbättra möjligheterna till att byta mellan olika transportslag. Stationsområdet ska också binda samman de norra och södra delarna av Svedala. Området ska vara tillgänglighetsanpassat samt upplevas som attraktivt och tryggt.

Området är indelat i fem delar, Gångtunnel, Anslutande ytor inklusive södra torgytan, Stationsplan, Pendlarparkering och Plattformer.

Fem olika alternativ har studerats med olika utformning av gångtunneln samt anslutningarna till densamma. 1A som innebär att en 11 meter bred gångtunnel anläggs under järnvägen för att binda samman den norra och södra sidan. Gångtunneln ansluts med trappa, ramp och hiss på båda sidor av järnvägen.

Alternativ 1C innebär att en 7 meter bred gångtunnel anläggs under järnvägen och ansluts på samma sätt som i alternativ 1A, med trappa, ramp och hiss.

Alternativ 3A och 3C har samma utformning av gångtunneln som i alternativen ovan, det vill säga 11 meter respektive 7 meter bred, men ansluts endast med trappa och hiss.

Alternativ 4A har en 11 meter bred gångtunnel med samma utformning som i alternativ 1A och 3A. I norr ansluts gångtunneln med trappa och hiss och i söder med trappa, ramp och hiss.

Hissar och trappor ansluter till sidoplattformar på vardera sidan av järnvägen. Plattformarna blir upp till 260 meter långa för att tillåta trippelkopplade Pågatåg. I och med anläggandet av sidoplattformarna upphör behovet av mittplattformen, som därför rivs.

Norr om järnvägen intill stationshuset ligger stationsplan. Ytan utgör angöringspunkt från de norra delarna av Svedala och utformningen har anpassats till angöring med cykel, buss och bil. Cirka 270 cykelparkeringar inryms, liksom tre busshållplatser. För bilar finns endast möjlighet till angöring för att släppa av och hämta personer som ska med buss eller tåg. För parkering under en längre tid finns en pendlarparkering söder om järnvägen.

Föreslagen utformning framgår dels i detta dokument, men framförallt i illustrationsplaner och sektioner i bilaga 4 samt i förslagsskisser för gångtunneln i bilaga 5. Förstudien rekommenderar inget alternativ, utan studien utgör ett underlag för val av lösning.

|                              |                            |                                 |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Sweco                        | Sweco TransportSystem AB   | Carl Svensson                   |
| Hjälmarégatan 3              | Org.nr 556949-1698         | Fysisk planerare                |
| Box 242                      | Styrelsens säte: Stockholm | Malmö                           |
| SE 211 18 Malmö, Sverige     |                            | Telefon direkt +46 (0)104846324 |
| Telefon +46 (0) 10 484 66 00 |                            | Mobil +46 (0)730232445          |
|                              |                            | carl.svensson@sweco.se          |

---

RAPPORT

2014-12-15

GÄLLANDE



## Innehållsförteckning

|          |                                                                                                  |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning</b>                                                                                 | <b>1</b>  |
| 1.1      | Bakgrund och syfte                                                                               | 1         |
| 1.2      | Avgränsning                                                                                      | 1         |
| 1.3      | Mål                                                                                              | 2         |
| <b>2</b> | <b>Planeringsförutsättningar</b>                                                                 | <b>2</b>  |
| 2.1      | Befintligt område                                                                                | 2         |
| 2.2      | Byggnadstekniska förutsättningar                                                                 | 3         |
| 2.3      | Trafik                                                                                           | 4         |
| 2.4      | Tillgänglighet                                                                                   | 4         |
| <b>3</b> | <b>Studerade alternativ</b>                                                                      | <b>6</b>  |
| 3.1      | Bortvalda alternativ                                                                             | 7         |
| 3.2      | Alternativ 1A – 11 meter bred gångtunnel med ramp, trappa och hiss                               | 8         |
| 3.3      | Alternativ 1C – 7 meter gångtunnel med ramp, trappa och hiss                                     | 13        |
| 3.4      | Alternativ 3A – 11 meter gångtunnel med trappa och hiss                                          | 14        |
| 3.5      | Alternativ 3C – 7 meter gångtunnel med trappa och hiss                                           | 15        |
| 3.6      | Alternativ 4A – 11 meter gångtunnel med trappa och hiss i norr och trappa, ramp och hiss i söder | 17        |
| <b>4</b> | <b>Kostnadsbedömning</b>                                                                         | <b>19</b> |
| 4.1      | Plattformer i två etapper                                                                        | 19        |
| <b>5</b> | <b>Alternativjämförelse</b>                                                                      | <b>20</b> |
| <b>6</b> | <b>Beskrivning av byggskedet</b>                                                                 | <b>21</b> |
| 6.1      | Lansering av gångtunnel                                                                          | 21        |
| 6.2      | Hantering av dagvatten under byggtiden                                                           | 21        |
| 6.3      | Flytt av kontaktledning                                                                          | 22        |
| 6.4      | Anläggande av plattformer                                                                        | 22        |

## Bilagor

1. Befintliga ledningar
2. Förstudie Svedala Stationsområde – Tillgänglighet
3. Bortvalt alternativ 2
4. Illustrationsplaner och sektioner alternativ 1A, 1C, 3A, 3C och 4A
5. Förslagsskisser gångtunnel alternativ 1A, 1C, 3A, 3C och 4A

---

RAPPORT

2014-12-15

GÄLLANDE

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund och syfte

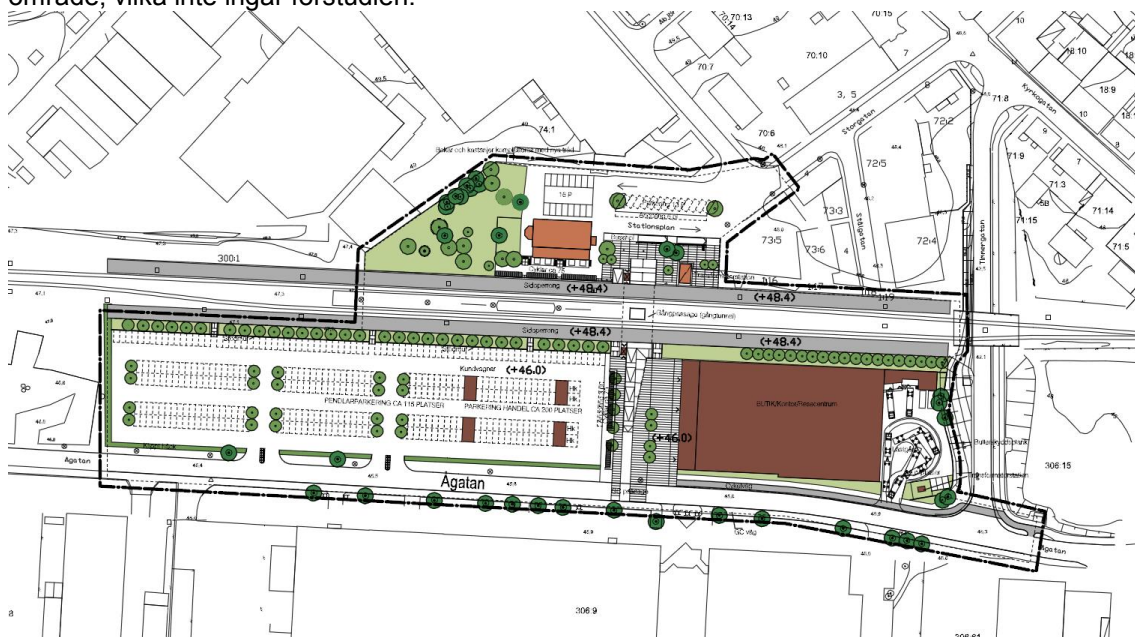
Svedala kommun har tagit fram en detaljplan för stationsområdet i Svedala med syfte att göra området tillgängligare och attraktivare genom att bilda en länk mellan den norra och södra sidan av järnvägen. Detaljplanen föreslår att en gångtunnel byggs under järnvägen för att binda samman centrum med planerade utbyggnader söder och väster om dagens samhälle. För att skapa effektivare bytemöjligheter mellan olika trafikslag föreslås befintlig mittplattform ersättas med två sidoplattformar. Området ska även upplevas som tillgängligt, tryggt och attraktivt att vistas i och röra sig igenom.

Detaljplanen består av två etapper. Etapp 1 som är genomförd består av en dagligvaruhandel med tillhörande kundparkering. Etapp 2 består av en gångtunnel under järnvägen, en pendlarparkering samt en omgestaltning av stationsplan med busshållplatser på den norra sidan av järnvägen.

Syftet med förstudien är att studera flera olika alternativa utformningar av etapp 2. Förstudien ska sedan ligga till underlag för fortsatt utredning och detaljprojektering.

### 1.2 Avgränsning

Förstudien avgränsas geografiskt till att omfatta samma område som detaljplanen, se figur nedan. Detaljplanen omfattar även två dagvattendammar väster om avgränsat område, vilka inte ingår förstudien.



Figur 1 Förstudien avgränsas till detaljplanens östra del inom streckad linje i figuren. Figur hämtad från illustrationsplan tillhörande detaljplan för del av Svedala 306:16 m.fl.

De delar inom avgränsningen som studerats är:

|                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stationsplan                                                                                                                                                                                                                                                      | Området kring stationshuset norr om järnvägen inklusive busshållplatser.                                   |
| Gångtunnel                                                                                                                                                                                                                                                        | Förbinder stationsplan med den södra torgytan och sträcker sig under sidoplattformarna och järnvägsspåren. |
| Anslutande ytor inkl. södra torgytan                                                                                                                                                                                                                              | Ytorna kring gångtunnelns mynningar, inkl. trappor, ramper och den södra torgytan framför ICAs byggnad.    |
| Pendlarparkering                                                                                                                                                                                                                                                  | Parkeringsplats längst västerut. Inrymmer cirka 100 platser.                                               |
| Plattformer                                                                                                                                                                                                                                                       | Två sidoplattformer norr respektive söder om järnvägen. Upp till 260 meter långa.                          |
| Stationsbyggnaden, parkeringen norr om stationsbyggnaden och parken väster därom ingår inte i förstudien. Det samma gäller ICAs byggnad. Befintlig kundparkering ingår inte i förstudien, men påverkas i viss mån av föreslagen utformning av den södra torgytan. |                                                                                                            |

### 1.3 Mål

Ett antal mål för hur stationsområdet ska utformas har formulerats inom ramen för detta uppdrag och syftar till att skapa en god tillgänglighet och ett attraktivt stråk genom stationsområdet.

Stationsområdet ska:

- gynna och möjliggöra ett ökat kollektivt resande.
- förbättra möjligheterna till att byta transportslag, exempelvis från bil till tåg.
- binda samman de norra och södra delarna av Svedala och knyta an till stråket utmed Storgatan.
- vara tillgänglighetsanpassat och uppfylla gällande krav på tillgänglighet.
- upplevas som attraktivt och tryggt.

## 2 Planeringsförutsättningar

### 2.1 Befintligt område

Norr om järnvägen ligger Svedala stationshus som uppfördes 1894 i rött tegel. Byggnaden är i två plan och inrymmer idag lokaler för polisens verksamhet. Väster om stationshuset ligger en parkliknande grönyta med äldre kastanjer och bokträd. Norr om stationshuset finns en parkeringsyta som inrymmer cirka 16 platser.

Stationsplan öster om stationshuset består av pendlarparkeringar och busshållplats. Ytan är asfalterad. Stationsplan avgränsas i norr av en fasad i rött tegel med vita detaljer. Stationsplan nås endast via Storgatan som knyter stationsområdet till Svedalas centrala delar. I den södra delen av stationsplan finns utrymme för cykelparkering och gångytor som ansluter till mittplattformen mellan spåren via en plankorsning försedd med bommar. Plattformen är utrustad med ett skärmtak, biljettautomater och resenärsinformation.

2 (22)

RAPPORT

2014-12-15

GÄLLANDE



Figur 2 Svedala stationshus



Figur 3 Fasad på Sandviks tegelbyggnad norr om stations-plan.

Området söder om järnvägen består av en större handelsbyggnad uppförd i rött tegel samt tillhörande kundparkering. Parkeringen inrymmer cirka 200 platser. Väster om parkeringen finns ett område som förut använts för upplag och magasin.

Svedalas norra och södra delar binds samman med Timmergatan som går mellan Storgatan/Kyrkogatan i norr och Ågatan i söder.

## 2.2 Byggnadstekniska förutsättningar

### 2.2.1 Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förutsättningarna i området är goda och området består enligt SGU:s jordartskarta till stor del av morängrovler. En översiktlig geoteknisk utredning genomfördes i maj 2010 och visar på att marken utgörs av fyllning av siltig lera, grus, sand, mull, tegel, plast och aska, underlagrad av naturliga sediment av siltig lera och lermorän ned till 4,0 meter under markytan. Fritt vatten har noterats på djupet 3,0 meter under markytan i den nordöstra delen av ICAs byggnad.

### 2.2.2 Befintliga ledningar

Utmed Ågatan och Storgatan finns ledningar för el, tele, gas, vatten, dagvatten och spillvatten. Ett par teleledningar och ett flertal dagvattenledningar korsar området. VA-ledningar för dagvattenhantering finns vid stationsplan och på området söder om järnvägen. En av dagvattenledningarna går utmed ICAs fasad och sedan västerut över kundparkeringen. Ledningen leder dagvattnet från centrala Svedala och har en diameter på 400 mm. Ledningar vid stationsplan och dagvattenledningarna vid ICA redovisas i bilaga 1.

I den östra delen av stationsplan finns en teknikbyggnad/elcentral som tillhör järnvägsanläggningen. Därifrån går ett flertal ledningar till järnvägsanläggningen, bland annat till plattformen. Ledningarna antas ansluta till flera sidor av tekniskbyggnaden. Ledningarnas faktiska läge är inte känt och vidare utredning krävs. Längs med järnvägen

finns troligtvis cirka 20-30 långsgående ledningar som tillhör järnvägsanläggningen. Ledningarnas faktiska läge är inte känt och vidare utredning krävs.<sup>1</sup>

## 2.3 Trafik

Från Svedala station avgår både regionbuss och tåg. Tre regionbusslinjer, 143 (mot V Ingelstad), 153 (mot Nötesjö) och 165 (Lund-Trelleborg), avgår från stationen. Linje 165 har upp till halvtimmes trafik under morgon och eftermiddag och timmes trafik resterande del av dagen. Linje 143 och 153 körs med taxi och måste beställas i förväg. Skånetrafiken har planer på att ändra linjedragningen för linje 141 Malmö – Svedala så att bussen utgår från Svedala station istället för Långgatan och Stortorget som idag. Linje 141 har avgångar upp till var tionde minut morgon och eftermiddag, och minst timmes trafik större delen av dygnet.

Från Svedala station går tåg mot Malmö/Lund och Ystad/Simrishamn. Tågen går i halvtimmes trafik under större delen av dygnet. Under år 2013 gjordes i genomsnitt cirka 1 830 resor per dag med tåg från Svedala station, vilket var en ökning med 17 procent från föregående år. Skånetrafikens prognos för år 2020 är att resandet ökat till 2 400 resor per dag och för att till år 2030 öka till 3 800 resor per dag.

## 2.4 Tillgänglighet

Vid projektering av stationsmiljöer för tågtrafik gäller särskilda tillgänglighetsregler som finns i det internationella dokumentet TSD då speciell hänsyn måste tas till personer med funktionsnedsättning. Utöver reglerna i TSD gäller också nationella tillgänglighetsregler som bland annat finns i dokumenten ALM 2 och HIN 2.

Nedan följer en kort sammanfattning av de regler och föreskrifter som finns. En mer utförlig beskrivning återfinns i bilaga 2.

Svedalas stationsområde planeras enligt Trafikverkets klass 3 vilket innebär en genomströmning på 1 000-2 500 av- och påstigande. Av denna anledning behöver stationen uppfylla samtliga krav för hissar och ramper enligt TSD.

Reglerna styr utformning av bland annat gångtytor, ledstråk, trappor, ramper och hissar. Gångtytorna ska vara hinderfria och binda samman de viktigaste och vanligaste funktionerna vid stationen, exempelvis:

- Busshållplatser
- Biljettautomat
- Plattformer
- Parkering för personer med funktionsnedsättning

Personer med synnedsättning ska ha möjlighet att orientera sig och den vanligaste utformningen är taktila ledstråk

<sup>1</sup> Enligt samtal med Robert Thunell, Trafikverket, 2014-11-26

För att möjliggöra att personer med funktionsnedsättningar ska kunna ta sig mellan större nivåskillnader krävs hiss eller ramp. Hissen ska vara utformad enligt EN 81-70:2003 typ 2 eller typ 3, vilket innebär ett minsta tillåtna innermått på 1,0x1,25 meter respektive 1,4x2,0 meter. Hiss typ 2 möjliggör att en rullstolsburen person samt en ytterligare person åker samtidigt. Den större hissen möjliggör att en rullstolsburen person och flera ytterligare personer åker samtidigt. Den större hissen möjliggör även transport av cyklar och barnvagnar.

Ramper får ha en maximal lutning på 1:20 om inga alternativa vägar finns, exempelvis hiss. Rampen ska vara minst 1,6 meter bred och förses med 2 meter långa vilplan för varje halv meter som rampen tar upp i höjdd. Nivåskillnader längs gångstråk, mellan exempelvis gata och trottoar, ska enligt HIN 2 åtgärdas med ramp. En kort ramp bör inte luta mer än 1:12. På båda sidor om en ramp ska det finnas ledstänger som löper oavbrutet längs hela rampen.

Trappor ska utformas enligt ALM 2. Ledstänger ska finnas utmed hela trappans längd.

Busshållplatserna ska även de vara tillgänglighetsanpassade. Lämplig utformning redovisas i Skånetrafikens hållplatshandbok 2013. Bussplattformen ska vara minst 2,3 meter bred mellan väderskydd och kantsten för att en person i rullstol ska kunna manövrera rullstolen för att komma på bussens främre eller mittersta dörr vid av- och påstigning. Kantstenen ska ha en höjd kring 17 cm för att det vertikala glappet mellan bussgolv och plattform ska minimeras vilket underlättar på- och avstigningen för många personer med funktionsnedsättning. Taktila plattor ska markera var påstigningszonen är. Plattformskanten kan med fördel förtydligas genom kontrastmarkering i form av en rad vita plattor så att synsvaga personer inte missar den höga kantstenen.

Parkering för personer med funktionsnedsättning ska finnas anordnat i nära anslutning till hållplatserna. Parkeringsplatsen ska vara utformad så att en lift eller ramp kan användas vid sidan av det parkerade fordonet. Det kräver att bredden på parkeringsytan minst är 5,0 meter. Det finns inga krav på antalet parkeringsplatser som ska vara användbara för personer med funktionsnedsättningar, men riktvärdet 5 % av det totala antalet parkeringsplatser är en andel att sträva efter.



### 3 Studerade alternativ

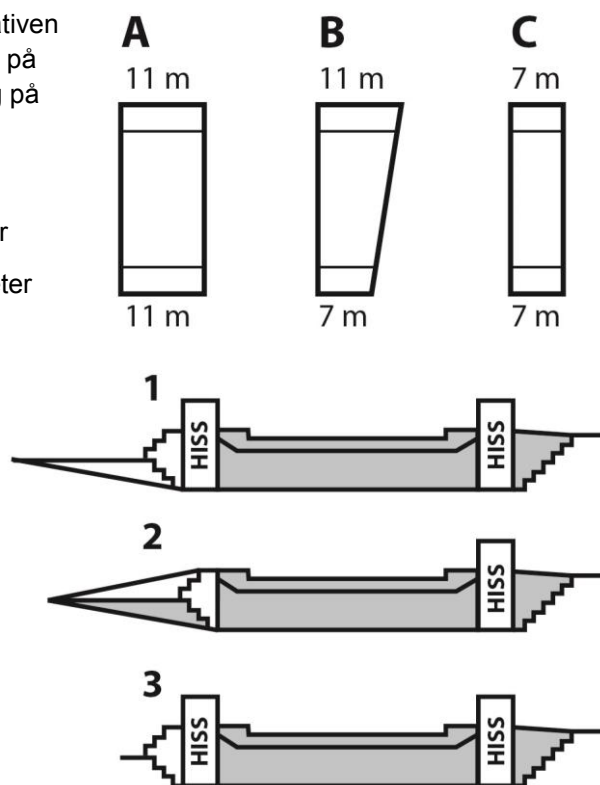
Totalt har 9 olika alternativ studerats. Alternativen består av en kombination av två delar, bredd på gångtunnel enligt A-C samt typ av anslutning på södra sidan enligt 1-3.

Tre bredder på gångtunneln har studerats:

- A. 11 meter bred tunnel i norr och söder
- B. 11 meter bred tunnel i norr och 7 meter bred tunnel i söder
- C. 7 meter bred tunnel i norr och söder

Inledningsvis förutsattes tunneln angöras via trappa och hiss på den norra sidan. För den södra sidan har följande angöringslösningar studerats:

- 1. Ramp med maximal lutning 1:12 från tunnel till marknivå samt trappa och hiss
- 2. Ramp med maximal lutning 1:20 från tunnel till marknivå och från marknivå till plattform samt trappa, ej hiss
- 3. Enbart trappa och hiss



Därmed uppstår nio möjliga alternativ enligt tabellen nedan. Vidare studier visade att alternativ B och alternativ 2 inte uppfyller de mål som satts för stationsområdet. De har därför valts bort och inte studerats vidare. Motiv till varför de valts bort framgår mer utförligt under avsnittet 3.1 Bortvalda alternativ nedan.

|   | A  | B  | C  |
|---|----|----|----|
| 1 | 1A | 1B | 1C |
| 2 | 2A | 2B | 2C |
| 3 | 3A | 3B | 3C |

Vidare studier visade att det vore önskvärt med en ramp även på den norra sidan för att få samma standard på båda sidor av gångtunneln. Därför har alternativ 1A och 1C kompletterats med en ramp på norra sidan. Ett femte alternativ med samma utformning som i detaljplanen har också studerats, alternativ 4A. Alternativet innebär en 11 meter bred gångtunnel med trappa och hiss i norr och trappa, ramp och hiss i söder.

De fem alternativ som kvarstår (1A, 1C, 3A, 3C och 4A) har utretts vidare och redovisas nedan liksom på illustrationsplaner, sektioner och förslagsskisser för gångtunneln.

### 3.1 Bortvalda alternativ

Samtliga alternativ studerades inledningsvis och två av dem valdes bort i ett tidigt skede, alternativ B och alternativ 2. Därmed väljs fem möjliga kombinationer bort, och fyra utreds vidare.

#### 3.1.1 Alternativ B

En gångtunnel som är 11 meter bred i norr och 7 meter bred i söder har valts bort då den bedömts som svår att genomföra ur byggbarhetssynpunkt. Den oregelbundna formen innebär en mer avancerad konstruktions- och armeringsutformning. Lösningen är även svårare att lansera in på grund av den oregelbundna formen. Byggropen för lanseringen behöver anpassas till gångtunneln största bredd, det vill säga 11 meter. Därmed blir byggropen lika stor som för alternativet med en 11 meter bred gångtunnel, men medför större massor som ska återfyllas. Kostnaderna för alternativ B har översiktligt bedömts vara lika stora som för alternativ A på grund av svårare konstruktion och lansering. En avsmalnande gångtunnel medför också att den öppenhet som upplevs i en 11 meter bred tunnel delvis försvinner då mynningen i söder blir 7 meter.

#### 3.1.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att en ramp med maximal lutning 1:20 anläggs på den södra sidan från tunnel till marknivå och en ramp anläggs från marknivå till plattform. Ramperna kompletteras med trappor. Då ramperna uppfyller ställda krav på tillgänglighet krävs ingen hiss på den södra sidan. Skiss på studerad lösning återfinns i bilaga 3.

Höjdskillnaden mellan golv i gångtunneln och befintlig marknivå är cirka 2,6 meter och från marknivå till plattform är höjdskillnaden cirka 2,1 meter. Höjdskillnaden leder till att en ramp från gångtunneln till marknivå med lutningen 1:20 behöver vara cirka 60 meter lång med vilplan. Från marknivå till plattform behöver rampen vara cirka 50 meter lång med motsvarande utformning.

En placering av rampen från gångtunneln ut mot Ägatan leder till att rampens ände i markplan hamnar utanför den södra kanten av parkeringen och därmed skär av stråket mellan kundparkeringen och ICA. Därför studerades en lösning där ramperna läggs parallellt utmed plattformen. Rampen från gångtunneln till marknivå sträcker sig västerut. När rampen når markplan ansluts den till rampen mot plattformen som löper österut och når plattformen cirka 10 meter väster om gångtunneln. Alternativet valdes bort då det innebär långa omvägar för personer som är beroende av att använda ramp istället för trappa. Totalt blir det cirka 110 meter ramp inklusive vilplan.

#### 3.1.3 Ballastfri brokonstruktion

Föreslagen lösning för gångtunneln innebär att en betongkonstruktion anläggs och ovanpå den läggs den ballast som utgör underbyggnad för järnvägen. Betongkonstruktion och ballast får en tjocklek på cirka 1,2 meter. För att minska denna tjocklek är det möjligt att anlägga en så kallad ballastfri bro, där spåren fästs direkt i gångtunnelns betongkonstruktion. Tjockleken från räls överkant till tunneltakets underkant hade därmed kunna minskas från cirka 1,2 meter till drygt 0,6 meter, vilket gett något kortare ramper och trappor. Att lösningen valts bort beror på att det finns risk för problem vid spårriktning samt att en komfortsänkning hade uppstått för resenärer när tåget passerar över skarven mellan ballastspår och ballastfritt spår. Ballastfria broar kräver även dispens vilket kunnat påverka tidplanen.

### 3.2 Alternativ 1A – 11 meter bred gångtunnel med ramp, trappa och hiss

Illustrationsplan och sektion av alternativ 1A återfinns i bilaga 4.

#### 3.2.1 Stationsplan

Stationsplan utformas som en torgyta och är en viktig länk mellan Storgatan och Svedala station.

- Tre busshållplatser placeras i den östra delen av stationsplan i nära anslutning till nergången till gångtunneln. Väderskydd placeras intill hållplatserna.
- Bilangöring placeras norr om busshållplatserna samt i kurvan närmast stationshuset. Utmed refugen ryms fem platser och två platser ryms i kurvan. Angöringsplatserna är endast avsedda för på- och avstigande. Angöringsplatserna i kurvan vid stationshuset bör reserveras för handikappade för att ge möjlighet till att ansluta nära plattform och hiss.
- Biltrafiken separeras från busstrafiken genom skyltning och bilarna kör ut via bilangöringen.
- 271 cykelparkeringar inryms på stationsplan, varav 164 föreslås i två rader strax söder om stationshuset. 17 platser föreslås intill trappan ner till gångtunneln och resterande 90 platser föreslås öster om teknikbyggnaden.
- Två befintliga träd intill teknikbyggnaden behålls och stationsplan kompletteras med ytterligare tre träd samt en perennplantering norr om bilangöringen.
- Markbeläggningen på gångytorna intill plattform, trappa och ramp föreslås bestå av betongplattor, marktegel eller smågatsten. Körytor antas bli belagda med asfalt.
- Belysningen föreslås bestå av enkelarmade belysningsstolpar.
- Befintlig marknivå är cirka 0,5 meter lägre än nivån för plattformen. Marken föreslås därför få en svag lutning från körytorna upp mot plattformen. Lutningen blir cirka 1:50 och därmed krävs ingen ramp till plattformen.
- Befintliga dagvattenledningar för stationsplan är i behov av upprustning. Nya brunnar och ledningar föreslås.

#### 3.2.2 Gångtunnel

Förslagsskiss för gångtunneln redovisas i bilaga 5.

- Gångtunneln har en bredd på 11 meter och blir cirka 25 meter lång.
- Den fria höjden mitt i gångtunneln är 2,5 meter. Konstruktionstjockleken för tunneltaket är 0,8 meter och därpå läggs 0,6 meter ballast. Tunnelns golv hamnar därmed cirka 4,1 meter under räls överkant (RÖK).
- Mellan spåren föreslås ett schakt som släpper ner dagsljus i tunneln. Schaktet måste av säkerhetsskäl placeras minst 3 meter från spårmitte. Av konstruktionsmässiga skäl måste det även finnas 1 meter tak kvar närmast väggen. Ljusschaktet föreslås täckas över med frostat plexiglas eller motsvarande så att regn, snö och eventuella föremål inte faller ner i gångtunneln. Övertäckningen utformas så att snö m.m. glider av.

- Tunnelns högpunkt föreslås i mitten av tunneln så att golvet sluttar svagt ut mot öppningarna. Vid öppningarna läggs en dräneringsränna utmed hela tunnelbredden som leder bort dagvatten från tunnel och de trågytor som inrymmer trappor och ramper. Vattnet pumpas upp till befintligt avloppsnät. Pumpstationen placeras väster om gångtunneln i den plantering som föreslås väster om rampen. De förutsättningar som styr placeringen är att pumpstationen behöver placeras nära gångtunneln. Det ska även vara möjligt att nå pumpstationen med bil vid underhåll och service.
- Tunnelkonstruktionen och anslutande trågkonstruktion föreslås vara tät för att undvika inläckage av grundvatten. Därmed behöver endast dagvatten pumpas undan.
- Gångtunneln belyses med infälld vandalsäker belysning.

### 3.2.3 Anslutande ytor inklusive södra torgytan

#### Anslutning i norr

- I norr ansluts gångtunneln med markytan via ramp, trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappa/ramp skapas en öppen yta för att ge utrymme för hissen, men ytan bidrar även till att dagsljus leds in i gångtunneln. Det blir även möjligt att skönja tegelfasaden på Sandviks byggnad från gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan/plattform är cirka 4,7 meter.
- Hissen placeras väster om gångtunneln och ska minst ha innermått 1,4 x 2,0 meter. Kontaktade hissleverantörer har endast hissar med innermått 1,4x2,4 meter, varför denna dimension föreslagits. Ytermått bedöms till cirka 3,0 x 3,6 meter. Hissen stannar på två plan, vid gångtunneln och vid markplan/plattform. Hisstornet ska kläs i rött tegel för att knyta an till kringliggande bebyggelse. Det är även möjligt att klä närliggande stödmurar i tegel för att skapa ett enhetligt formspråk, men gestaltningen behöver studeras vidare i nästa skede. Hissen behöver skyddas från direkt väderpåverkan med ett skärmtak eller liknande lösning.
- Ramp från gångtunnel till markplan utformas för att minimera intrånget på torgytan. Rampen hamnar cirka 2 meter från teknikbyggnaden och en stödmur reses mellan ramp och teknikbyggnad. Rampen ges en bredd på cirka 1,6 meter och en lutning på 1:12. Rampen delas in i fem delsträckor på vardera cirka 12 meter med vilplan mellan varje del. Vilplanen hamnar därmed med cirka 1 meters mellanrum i höjdd. Rampen blir därmed cirka 52 meter lång exklusive vilplan. Räcke placeras utmed båda sidor av rampen. Då tillgänglighetskraven uppfylls med hiss är rampen främst till för att leda cykel, resväskor och barnvagnar mellan gångtunneln och markplan. Rampen fungerar även som reservlösning om hissen skulle vara ur funktion. Personer med funktionsnedsättning kan då ta sig mellan de olika planen om de får hjälp. I markplan mynnar rampen österut och knyter an till stråket utmed Storgatan.
- Trappan placeras väster om rampen och blir cirka 3 meter bred. Två vilplan delar upp trappan i tre delar. Vilplanen är 1,3 meter långa enligt gällande krav på tillgänglighet. Räckten går utmed båda sidor av trappan.
- Partier med vegetation ges utrymme i rampen mellan två delsträckor. Vegetation föreslås även utmed stödmuren mot teknikbyggnaden och mot plattformen. Förslagsvis planteras perenner och klängerväxter som mjukar upp stödmurarna och ger en grön fondvägg i den norra änden av gångtunneln.

- Ramp och trappor belyses med lampor som fälls in i stödmurarna utmed ramp och trappa.

### Anslutning i söder

- I söder ansluts gångtunneln med markytan via en rak ramp, trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappa/ramp skapas ett öppet rum som leder dagsljus in i gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan är cirka 2,6 meter och det är cirka 2,1 meter från markplan till plattformen. Den totala höjdskillanden mellan gångtunneln och plattformen är därmed cirka 4,7 meter.
- Hissen placeras liksom på den norra sidan väster om gångtunneln. Hissen ges samma dimensioner och utformning, men stannar på tre plan: vid gångtunneln, vid markplan och vid plattformen. Plattformen breddas med ett cirka 2 meter brett utsprång vid hissen för att det ska vara möjligt att lämna hissen i riktning längs med plattformen.
- Rampen från gångtunneln till markplan fortsätter söderut i gångtunnelns förlängning. Rampen ges en bredd på 3,4 meter och med en lutning på 1:12. Rampen blir cirka 31 meter lång och förses med ett vilplan på mitten när 1 meter höjdskillnad har tagits upp. Räcke placeras utmed den stödmur som löper på den västra sidan av rampen. Motsatt sida upptas av en lång trappa. Liksom i norr uppfylls tillgänglighetskraven med hissen, och rampen är till för att leda cyklar, resväskor och barnvagnar mellan gångtunneln och markplan. Rampen fungerar även som reservlösning om hissen är ur funktion. Däremot nås inte plattformen med ramp vid gångtunneln, men en rampanslutning till plattform finns i plattformens västra ände, se vidare under avsnittet 3.2.5 *Plattformar* nedan.
- En stor trappa placeras utmed hela den östra sidan av rampen. Trappan syftar till att öppna upp den ena sidan av rampen och inbjuder även till att skapa en social miljö i nära anslutning till stationen. En mindre trappa placeras även söder om hissen som leder upp till markplan och vidare till en trappa upp till plattformen. En trappa mellan markplan och plattform placeras även på den östra sidan av gångtunneln.
- Vegetationen utformas som kilar mellan ramp och trappor. Söder om den västra trappan föreslås en grön kil med en perennplantering. Kilen ligger i samma nivå som rampen och sluttar uppåt i samma riktning som trappan som utgör avgränsning i norr. Kilens sydvästra kant består av en stödmur och kilen blir därmed ett nedsänkt rum sett från markplan. Kilen intill den östra trappan ligger i markplan och planteras med perenner och ett flerstammigt träd
- Ramp och trappor belyses med lampor som fälls in i stödmurarna utmed ramp och trappa.

### Södra torgytan

- Ytan mellan kundparkeringen och ICA utformas som en torgyta och beläggs med betongsten, marktegel eller liknande.
- Bilangöring möjliggörs väster om torgytan med tre platser. Två parkeringar för personer med funktionsnedsättning anordnas nära intill plattform och hiss nordväst om torgytan. De två parkeringarna skyltas med P-skylt och anvisningsskylt för handikapparkering.

- 211 cykelparkeringar anordnas över torgytan.
- Bänkar och papperskorgar placeras ut intill trappor och planteringar.
- Två trädrader med underliggande planteringar anläggs intill cykelparkeringarna. Totalt föreslås 11 träd.
- 16 belysningsstolpar placeras över torgytan för att ge tillräcklig belysning.
- Torgytan avvattnas via dagvattenbrunnar som ansluts till befintlig dagvattenledning.

### 3.2.4 Pendlerparkering och angöringsplats Ågatan

- En pendlerparkering med 100 platser föreslås väster om befintlig kundparkering.
- Tre parkeringar för personer med funktionsnedsättning placeras i den nordvästra hörnan med nära anslutning till en ramp som ansluter till den södra plattformen.
- Pendlerparkeringen avgränsas med en häck mot kundparkeringen.



- Pendlerparkeringen skyltas som parkering med P-skylt utan tilläggstavlor. Parkeringarna för personer med funktionsnedsättning kompletteras med symboltavla – Rörelsehindrade. Det är därmed tillåtet att parkera på samtliga platser i 24 timmar. 10 platser närmast Ågatan skyltas förslagsvis så att en veckas parkering möjliggörs. Parkeringstiden på kundparkeringen begränsas till 2 timmar med krav på p-skiva. Därmed minskar risken för att pendlare parkerar på kundparkeringen. Angöringsplatserna utmed den västra sidan av torgytan skyltas med P-skylt med tilläggstavlan 10 min, vilket tillåter parkering i 10 minuter för exempelvis lämna av eller hämta upp personer från tåget.
- Hela ytan asfalteras och linjemarkeras.
- Belysning sker med stolpar liknande befintliga stolpar på kundparkeringen för att ge ett enhetligt intryck.
- Parkeringen avvattnas via dagvattenbrunnar som ansluts till befintlig dagvattenledning.
- Utmed Ågatan föreslås en angöringsficka som även används för tågersättande buss vid inställda tåg. Angöringsfickan dimensioneras för två bussar. Skyltning vid plattformarna hänvisar till platsen för tågersättande buss. Trottoaren/plattformen utmed angöringsfickan anläggs med en hårdgjord yta.

### 3.2.5 Plattformar

- Plattformarna dimensioneras efter hur många resenärer som maximalt kan antas befinna sig på plattformen, vilket normalt infinner sig under maxtimmen. I genomsnitt gjordes 1 830 resor per dygn från Svedala år 2013. Antal resenärer under maxtimmen antas då vara 230. Plattformarna föreslås dimensioneras efter 300-399 resenärer per maxtimme, vilket innebär 2 400 resor per dygn. 400 resenärer per maxtimme passeras först när antalet resor per dag uppgår till 3 200.
- Bredden på plattformen är beroende av ett flertal faktorer. Närmast spåret ska en skyddszon finnas som är beroende på tågens hastighet. I Svedala behöver skyddszonen vara 1,0 meter för den södra plattformen och 1,5 meter för den norra. Därtill kommer en gångyta på 2,0 meter och en yta baserat på antalet resenärer som uppgår till 1,5 meter. Den totala bredden blir därmed 5 meter (1,5+2,0+1,5 meter).
- Plattformens längd dimensioneras efter de längsta tåg som stannar vid stationen. Skånetrafiken planerar att köra trippelkopplade Pågatåg från och med år 2022. Ett Pågatågs-set är 85 m, och ett trippelkopplat tåg blir därmed 255 meter. Plattformslängden bör därför vara minst 260 meter.
- Plattformarnas placering är beroende av signalplacering och spårgeometrier. Befintlig placering av signalerna möjliggör en plattform mellan km 20+723 och 21+368 med samtidig infart med max 550 meter långa tåg. Därmed blir signalerna inte dimensionerande vid placeringen av plattformarna i Svedala då de ligger utanför rakspåren, utan plattformarna placeras utifrån spårgeometrin. Förslagsvis placeras de östra ändarna 105 meter öster om den östra änden på befintlig plattform, vid km 21+316. Vid 260 meter långa plattformar hamnar den västra änden cirka 15 meter väster om den västra änden på befintlig plattform, vid km 21+056. Båda plattformarna hamnar delvis i radie, och det är inte möjligt att placera plattformarna helt i rakspår utan att göra förändringar i spårgeometrin.
- Plattformen är möjlig att bygga ut i två etapper för att dela upp kostnaden i två delar. I den första etappen anläggs en cirka 180 meter lång plattform. Resterande 80 meter byggs ut österut. Uppdelningen i två etapper innebär större omkostnader, bl.a. då entreprenören behöver etablera byggplats återigen. Tågtrafiken påverkas även under ytterligare en period. En utförligare beskrivning återfinns under kapitel Kostnadsbedömning.
- Plattformarnas höjd är 55 cm över räls överkant (RÖK).
- Plattformarna bör utformas enligt TDOK 2013:0685 klass 3. Klass 3 innebär att Svedala har 1000-3000 resenärer per dygn och ska därför utrustas med plattformar med plattformstak, väderskydd, sittplatser, belysning, plats för biljettautomat och avgränsning vid plattformsslut i form av grind eller dylikt.
- Plattformen utrustas med väderskydd som placeras i höjd med stationshuset. Placeringen bör eftersträva att hamna mitt för ett tågset. Väderskydden ska placeras minst 2 meter från skyddszonen, vilket ger ett avstånd på 3,5 meter från plattformskant. Det ska även finnas en 1 meter bred yta bakom väderskyddet för att tillåta åtkomst på baksidan vid underhåll av väderskyddet. Plattformen blir därmed 6,5 meter bred vid väderskydden. I väderskydden inryms biljettautomat och resenärasinformation.
- I den västra änden av den södra plattformen föreslås en ramp. Rampen används av servicefordon för underhåll av plattformen, exempelvis snöröjning. Rampen utformas



med en lutning på 1:20 med vilplan för varje 0,5 meter som tas upp i höjddled för att tillgodose gällande tillgänglighetskrav. Rampen kan då användas för funktionsnedsatta för att angöra plattformen från pendarparkeringen eller om hissen är ur funktion.

- Utmed bakkanten av plattformen föreslås en stödmur för att ta upp höjdskillnaden mellan markplan och plattform. Stödmuren blir cirka 2,0 meter hög. Framför stödmuren planteras flerstammiga träd i mindre grupper för att mjuka upp muren. Ytan planteras även med klängväxter och marktäckande buskar. Utmed stödmuren mellan ICAs byggnad och plattformen planteras endast marktäckande buskar eller motsvarande för att minimera underhåll och anläggningskostnad.
- Sidoplattformar kräver att befintlig kontaktledningsanläggning flyttas från att stå på utsidan av spåren till att placeras mellan spåren. Flytten sker först när sidoplattformarna är anlagda och mittplattformen rivits. Nya stolpar placeras i två rader där den befintliga plattformen legat.
- Ett spärrstaket bör placeras mellan spåren från de östra plattformsändarna och så långt västerut som möjligt för att förhindra spårspring.

### 3.3 Alternativ 1C – 7 meter gångtunnel med ramp, trappa och hiss

Illustrationsplan och sektion av alternativ 1C återfinns i bilaga 4.

#### 3.3.1 Stationsplan

- Stationsplan utformas på samma sätt som i alternativ 1A.

#### 3.3.2 Gångtunnel

Förslagsskiss för gångtunneln redovisas i bilaga 5.

- Gångtunneln har en bredd på 7 meter och blir cirka 25 meter lång.
- Den fria höjden mitt i gångtunneln är 2,5 meter. Konstruktionstjockleken för tunneltaket är cirka 0,6 meter och därpå läggs 0,6 meter ballast. Tunnelns golv hamnar därmed cirka 3,9 meter under räls överkant (RÖK).
- I övrigt utformas gångtunneln på samma sätt som i alternativ 1A.

#### 3.3.3 Anslutande ytor inklusive södra torgytan

##### Anslutning i norr

- I norr ansluts gångtunneln med markytan via ramp, trappa och hiss liksom i alternativ 1A. Utformningen är i stort sett densamma i båda alternativ, med skillnaden att förrummet framför gångtunneln blir något mindre på grund av den smalare gångtunneln. Rampen ges en något kortare längd då golvet i gångtunneln ligger cirka 0,2 meter högre än i alternativet med 11 meter bredd.

##### Anslutning i söder

- I söder ansluts gångtunneln med markytan via en rak ramp, trappa och hiss liksom i alternativ 1A. Skillnaden är att trappan utmed rampens östra sida vinklas något på grund av att gångtunneln och därmed förrummet framför denna blir mindre.

### **Södra torgytan**

- Den södra torgytan utformas i stort sett på samma vis som i alternativ 1A. Skillnaden är att torgytan är något större då trappan till gångtunneln upptar mindre plats.

### **3.3.4 Pendlerparkering och angöringsplats Ågatan**

- Pendlerparkeringen och angöringsplatsen utmed Ågatan utformas som i alternativ 1A.

### **3.3.5 Plattformer**

- Plattformarna utformas som i alternativ 1A.

## **3.4 Alternativ 3A – 11 meter gångtunnel med trappa och hiss**

Illustrationsplan och sektion av alternativ 3A återfinns i bilaga 4.

### **3.4.1 Stationsplan**

- Tre busshållplatser och bilangöring placeras och utformas på samma sätt som i alternativ 1A.
- Torgytan kring trappan utformas på samma sätt som i alternativ 1A med undantag från ytan mellan trappan och teknikbyggnaden som blir större i alternativet med trappa. Den större ytan möjliggör plats för cykelparkeringar och träd eller planteringar.
- 311 cykelparkeringar inryms, varav 164 föreslås i två rader strax söder om stationshuset. 17 platser föreslås väster om trappan ner till gångtunneln och 40 platser föreslås mellan trappan och teknikbyggnaden. Resterande 90 platser föreslås öster om teknikbyggnaden.

### **3.4.2 Gångtunnel**

Förslagsskiss för gångtunneln redovisas i bilaga 5.

- Gångtunneln utformas på samma sätt som i alternativ 1A.

### **3.4.3 Anslutande ytor inklusive södra torgytan**

#### **Anslutning i norr**

- I norr ansluts gångtunneln med markytan via trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappan skapas en öppen yta, dels för att ge utrymme för hissen, men ytan bidrar även till att dagsljus leds in i gångtunneln. Det blir även möjligt att skönja tegelfasaden på Sandviks byggnad från gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan/plattform är cirka 4,7 meter.
- Hissen placeras väster om gångtunneln liksom i alternativ 1A. Dimensioner och utformning är de samma som i alternativ 1A.
- Trappan ges samma bredd som gångtunneln, det vill säga 11 meter. Trappan delas in i tre sektioner med vilplan emellan. Vilplanen är 1,3 meter långa för att uppfylla gällande tillgänglighetskrav. De två översta sektionerna av trappan delas upp i två delar med en mellanliggande plantering. Planteringen bidrar till att mjuka upp trappan

och föra in grönska i fonden av gångtunneln. Trappan förses med räcken på båda sidor och även utmed planteringen i mitten.

- Trappan belyses med lampor som fälls in i stödmurarna.

#### **Anslutning i söder**

- I söder ansluts gångtunneln med markytan via en trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappa/ramp skapas en öppen yta som leder dagsljus in i gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan är cirka 2,6 meter och det är cirka 2,1 meter från markplan till plattformen. Den totala höjdskillanden mellan gångtunneln och plattformen är därmed cirka 4,7 meter.
- Hissen placeras liksom på den norra sidan väster om gångtunneln. Hissen ges samma dimensioner och utformning, men stannar på tre plan: vid gångtunneln, vid markplan och vid plattformen.
- Trappan utformas på samma sätt som på den norra sidan, men då den bara behöver ta upp 2,6 meter i höjd blir den kortare och består av två sektioner. Mellan sektionerna finns ett 1,3 meter långt vilplan. Den översta sektionen delas upp i två delar av en mellanliggande plantering. Trappan förses med räcken på båda sidor och även utmed planteringen i mitten.
- Trappan belyses med lampor som fälls in i stödmurarna.

#### **Södra torgytan**

- Den södra torgytan utformas på liknande sätt som i alternativ 1A, men då trappan tar mindre utrymme i anspråk än ramp och trappa blir torgytan större.
- 211 cykelparkeringar anordnas över torgytan.
- Bänkar och papperskorgar placeras ut intill trappor och planteringar.
- Ett stråk skapas söderut från trappan och planteras med tre träd. Planteringar och träd föreslås även på båda sidor av trappan. Trädrader föreslås även mot kundparkeringen och mot ICA. Totalt föreslås 16 träd.
- 16 belysningsstolpar placeras över torgytan för att ge tillräcklig belysning.
- Torgytan avvattnas via dagvattenbrunnar som ansluts till befintlig dagvattenledning.

### **3.4.4 Pendlerparkering och angöringsplats Ågatan**

- Pendlerparkeringen och angöringsplatsen utmed Ågatan utformas som i alternativ 1A.

### **3.4.5 Plattformar**

- Plattformarna utformas som i alternativ 1A.

## **3.5 Alternativ 3C – 7 meter gångtunnel med trappa och hiss**

Illustrationsplan och sektion av alternativ 3C återfinns i bilaga 4.

### 3.5.1 Stationsplan

- Tre busshållplatser och bilangöring placeras och utformas på samma sätt som i alternativ 1A.
- Torgytan kring trappan utformas på samma sätt som i alternativ 3A med undantag från ytan mellan trappan och teknikbyggnaden som blir större i och med att trappan är 7 meter bred. Den större ytan möjliggör plats för cykelparkeringar och träd eller planteringar.
- 311 cykelparkeringar inryms, varav 164 föreslås i två rader strax söder om stationshuset. 17 platser föreslås väster om trappan ner till gångtunneln och 40 platser föreslås mellan trappan och teknikbyggnaden. Resterande 90 platser föreslås öster om teknikbyggnaden.

### 3.5.2 Gångtunnel

Förslagsskiss för gångtunneln redovisas i bilaga 5.

- Gångtunneln utformas på samma sätt som i alternativ 1C, d.v.s. med en bredd på 7 meter.

### 3.5.3 Anslutande ytor inklusive södra torgytan

#### Anslutning i norr

- I norr ansluts gångtunneln med markytan via trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappan skapas en öppen yta, dels för att ge utrymme för hissen, men ytan bidrar även till att dagsljus leds in i gångtunneln. Det blir även möjligt att skönja tegelfasaden på Sandviks byggnad från gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan/plattform är cirka 4,7 meter.
- Hissen placeras väster om gångtunneln liksom i alternativ 1A. Dimensioner och utformning är de samma som i alternativ 1A.
- Trappan ges samma bredd som gångtunneln, det vill säga 7 meter. Trappan delas in i tre sektioner med vilplan emellan. Vilplanen är 1,3 meter långa för att uppfylla gällande tillgänglighetskrav. Till skillnad från alternativ 3A finns inte tillräckligt utrymme för att föra in en plantering i trappan, utan trappan har full bredd på 7 meter hela vägen. Trappan förses med räcken på båda sidor.
- Trappan belyses med lampor som fälls in i stödmurarna.

#### Anslutning i söder

- I söder ansluts gångtunneln med markytan via en trappa och hiss.
- Mellan gångtunnelns mynning och trappa/ramp skapas en öppen yta som leder in dagsljus i gångtunneln.
- Höjdskillnaden mellan gångtunnelns golv och markplan är cirka 2,6 meter och det är cirka 2,1 meter från markplan till plattformen. Den totala höjdskillanden mellan gångtunneln och plattformen är därmed cirka 4,7 meter.

- Hissen placeras liksom på den norra sidan väster om gångtunneln. Hissen ges samma dimensioner och utformning, men stannar på tre plan: vid gångtunneln, vid markplan och vid plattformen.
- Trappan utformas på samma sätt som på den norra sidan, men då den bara behöver ta upp 2,6 meter i höjd blir den kortare och består av två sektioner. Mellan sektionerna finns ett 1,3 meter långt vilplan. Trappan förses med räcken på båda sidor.
- Trappan belyses med lampor som fälls in i stödmurarna.

#### **Södra torgytan**

- Den södra torgytan utformas på samma sätt som i alternativ 3A, men då trappan tar mindre utrymme i anspråk blir torgytan något större. I övrigt gäller samma förutsättningar som för alternativ 3A.

### **3.5.4 Pendlarparkering och angöringsplats Ågatan**

- Pendlarparkeringen och angöringsplatsen utmed Ågatan utformas som i alternativ 1A.

### **3.5.5 Plattformar**

- Plattformarna utformas som i alternativ 1A.

## **3.6 Alternativ 4A – 11 meter gångtunnel med trappa och hiss i norr och trappa, ramp och hiss i söder**

### **3.6.1 Stationsplan**

- Tre busshållplatser och bilangöring placeras och utformas på samma sätt som i alternativ 1A.
- Torgytan kring trappan utformas på samma sätt som i alternativ 3A.
- 311 cykelparkeringar inryms, varav 164 föreslås i två rader strax söder om stationshuset. 17 platser föreslås väster om trappan ner till gångtunneln och 40 platser föreslås mellan trappan och teknikbyggnaden. Resterande 90 platser föreslås öster om teknikbyggnaden.

### **3.6.2 Gångtunnel**

Förslagsskiss för gångtunneln redovisas i bilaga 5.

- Gångtunneln utformas på samma sätt som i alternativ 1A, d.v.s. med en bredd på 11 meter.

### **3.6.3 Anslutande ytor inklusive södra torgytan**

#### **Anslutning i norr**

- I norr ansluts gångtunneln med markytan via trappa och hiss.
- Trappan och anslutande ytor utformas på samma sätt som i alternativ 3A.

**Anslutning i söder**

- I söder ansluts gångtunneln med markytan via en trappa, ramp och hiss. Anslutningen utformas på samma sätt som i alternativ 1A.

**Södra torgytan**

- Den södra torgytan utformas på samma sätt som i alternativ 1A.

**3.6.4 Pendlarparkering och angöringsplats Ågatan**

- Pendlarparkeringen och angöringsplatsen utmed Ågatan utformas som i alternativ 1A.

**3.6.5 Plattformer**

- Plattformarna utformas som i alternativ 1A.

## 4 Kostnadsbedömning

Kostnaden för de olika alternativen har beräknats utifrån de förutsättningar som redovisats ovan. Utöver anläggningsarbetet ingår även projektadministration och utredning/projektering. Kostnaden är baserad på de förutsättningar som är kända i nuläget. Vidare utredningar och detaljprojektering krävs för att precisera kostnaden ytterligare.

| Beskrivning                                           | Alt. 1A           | Alt. 1C           | Alt. 3A           | Alt. 3C           | Alt. 4A           |
|-------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Projektadministration                                 | 470 000           | 470 000           | 470 000           | 470 000           | 470 000           |
| Utredning & planering                                 | 1 010 000         | 1 010 000         | 1 010 000         | 1 010 000         | 1 010 000         |
| Projektering                                          | 2 500 000         | 2 500 000         | 2 500 000         | 2 500 000         | 2 500 000         |
| Stationsplan                                          | 4 370 000         | 4 430 000         | 4 500 000         | 4 600 000         | 4 500 000         |
| Gångtunnel                                            | 13 930 000        | 10 590 000        | 13 930 000        | 10 590 000        | 13 930 000        |
| Anslutande ytor inkl. trappor, ramper, södra torgytan | 7 020 000         | 7 040 000         | 6 420 000         | 6 410 000         | 6 720 000         |
| Pendlarparkering & angöringsplats Ågatan              | 3 430 000         | 3 430 000         | 3 430 000         | 3 430 000         | 3 430 000         |
| Plattformer 260 m                                     | 23 940 000        | 23 940 000        | 23 940 000        | 23 940 000        | 23 940 000        |
| Flytt kontaktledning                                  | 920 000           | 920 000           | 920 000           | 920 000           | 920 000           |
| Överlämnande & avslut                                 | 50 000            | 50 000            | 50 000            | 50 000            | 50 000            |
| Generella osäkerheter                                 | 5 360 000         | 5 040 000         | 5 370 000         | 4 990 000         | 5 340 000         |
| <b>SUMMA</b>                                          | <b>63 000 000</b> | <b>59 420 000</b> | <b>62 540 000</b> | <b>58 910 000</b> | <b>62 810 000</b> |

De poster som skiljer mellan alternativen är främst gångtunneln, där en smalare tunnel ger en lägre anläggningskostnad beroende på en mindre konstruktion och mindre massor som behöver schaktas. Skillnaderna mellan alternativen under posten *Stationsplan* beror till stor del på att anslutningarna har olika utbredning. Anslutningar som tar mindre plats i anspråk ger en större torgyta vid Stationsplan som därmed behöver beläggas med marksten eller dylikt. Exempelvis ger en trapplösning i norr en lägre anläggningskostnad för själva trappan, men kostnaden för Stationsplan ökar då mer yta behöver beläggas. Resterande delar av stationsområdet, det vill säga pendlarparkering, plattformer och flytt av kontaktledning är desamma oberoende av alternativ.

### 4.1 Plattformer i två etapper

Plattformarna är möjliga att bygga ut i två etapper där etapp 1 innebär plattformer med en längd på 180 meter. Resterande 80 meter byggs ut i samband med att trippelkopplade Pågatåg införs, vilket är planerat till år 2022.

Att dela in utbyggnaden av plattformarna i två etapper medför en rad tillkommande kostnader då upphandling av entreprenör, inköp av materiel, ny etablering och påverkan på tågtrafiken sker igen. Uppskattningsvis sker en kostnadsökning med cirka 15 procent beroende på att entreprenören behöver etablera en byggplats igen. Därtill bedöms åpriserna bli cirka 10 procent högre beroende på att inköp med mera sker i mindre volymer. Utöver ökade kostnader bidrar etappindelningen också med ökade störningar på



tågtrafiken med hastighetsnedsättningar eller enkelspårdrift genom Svedala under ett par tillfällen. Även byggtrafik och buller från byggarbetet uppkommer som påverkar omgivande bostäder och verksamheter.

Om utbyggnaden av de 80 meter som ingår i etapp 2 sker samtidigt som resterande anläggningsarbete i etapp 1 bedöms 80 meter plattform kosta cirka 4 800 000 kronor. Om etapp 2 istället byggs ut separat vid ett senare tillfälle uppskattas kostnaden utifrån förutsättningarna ovan kosta 6 100 000 kronor. Därmed blir kostnaden cirka 1 300 000 kronor högre.

## 5 Alternativjämförelse

Tabellen nedan sammanfattar de större skillnader som finns mellan de olika alternativen, samt fördelarna med de olika lösningarna.

|                     | Alt. 1A                                                                           | Alt. 1C                                                                                                                                       | Alt. 3A                                                                           | Alt. 3C                                                                                                                                        | Alt. 4A                                                                           |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Stationsplan        | 270 cykelplatser                                                                  |                                                                                                                                               | 310 cykelplatser                                                                  |                                                                                                                                                |                                                                                   |
| Gångtunnel          | 11 meter gång-tunnel ger ett ljusare och rymligare intryck vilket ökar tryggheten | 7 meter gångtunnel ger mindre konstruktions-tjocklek för tunneltaket vilket ger cirka 1,5 meter kortare ramp<br><br>Lägre anläggnings-kostnad | 11 meter gång-tunnel ger ett ljusare och rymligare intryck vilket ökar tryggheten | 7 meter gångtunnel ger mindre konstruktions-tjocklek för tunneltaket vilket ger en marginellt kortare trappa.<br><br>Lägre anläggnings-kostnad | 11 meter gång-tunnel ger ett ljusare och rymligare intryck vilket ökar tryggheten |
| Ramp                | Möjliggör åtkomst till gång-tunnel om hissen är ur funktion.                      |                                                                                                                                               |                                                                                   |                                                                                                                                                | Möjliggör åtkomst till gångtunnel söderifrån om hissen är ur funktion.            |
| Trappa              |                                                                                   |                                                                                                                                               | Tar mindre mark i anspråk än ramp.                                                |                                                                                                                                                |                                                                                   |
| Södra torgytan      | 215 cykelplatser                                                                  |                                                                                                                                               | 200 cykelplatser                                                                  |                                                                                                                                                | 215 cykelplatser                                                                  |
| Anläggnings-kostnad | 63,0 mkr                                                                          | 59,4 mkr                                                                                                                                      | 62,5 mkr                                                                          | 58,9 mkr                                                                                                                                       | 62,8 mkr                                                                          |

## 6 Beskrivning av byggskedet

### 6.1 Lansering av gångtunnel

Gångtunneln avses byggas i ett provisoriskt läge bredvid spåret för att vid ett avbrott i järnvägstrafiken intransporteras till permanent läge i spårlinjen.

Metodiken är numera ganska vanligt förekommande för att under korta avbrott av ordinarie trafik på väg eller järnväg åstadkomma en planskild korsning.

Tunneln byggs i en provisorisk byggrop i linje med det permanenta läget och på ett fritt avstånd från närmaste spår av cirka 11 meter, varvid schakten kan utföras utan spont mot spåret.

Det borte schaktkrönet är beläget cirka 55 meter från spåret och i sidled är avståndet mellan schaktkrönen cirka 29 meter vid tunnelbredd 11 meter. Bottennivån i schaktgropen ligger på nivån cirka +42.2.

Byggropen påverkar stråket mellan kundparkeringen och ICA under en längre period på uppskattningsvis 6 månader. Det är möjligt att ta sig runt byggropen utmed Ågatan. För att minska byggropens utbredning söderut kan en spont resas utmed den södra kanten.

Före intransporten bryts järnvägen och tillräcklig schaktvolym för tunneln uttages. För att korta tidsåtgången schaktas då från både norra och södra sidan. I samband med schaktarbetet behöver hänsyn tas till befintliga ledningar utmed järnvägen och till teknikbyggnaden.

Tunneln förses med utanpåliggande lyftkonsoler mot vilka tunneln lyfts med domkrafter placerade i löpvagnar som rullar på stålbalkar monterade längs tunneln. Då permanent-läget uppehålls demonteras utrustningen och balkarna avlägsnas. Därefter återfylls utrymmet kring tunneln och järnvägen återbyggs.

För arbetena med intransporten, från påbörjan av schaktarbetena tills att järnvägsspåren är återlagda och trafiken kan återupptas, behövs ett tidsutrymme från exempelvis torsdag eftermiddag till måndag förmiddag.

### 6.2 Hantering av dagvatten under byggtiden

Byggropen avvattnas förslagsvis med hjälp av pumpgropar med dränkbara pumpar som lyfter vattnet till befintlig dagvattenledning i kundparkeringen väster om byggropen. Vattnet från byggropen sedimenteras på lämpligt sätt innan det når befintlig dagvattenledning.

Befintlig dagvattenledning med anslutningar som går utmed ICA och vidare västerut över kundparkeringen berörs av byggropen och rampen i söder. Dagvattenledningen läggs lämpligen om i ett nytt permanent läge strax söder om byggropen och ansluts till befintlig dagvattenledning i kundparkeringen. Nya dagvattenbrunnar i torgytan kan därefter anslutas permanent till den nya ledningen. Nytt permanent läge ska projekteras med höjder på in – och utlopp.

Alternativt kan dagvattenledningen vid ICA kapas under byggtiden och dagvattnet i ledningen pumpas förbi byggropen från en brunn vid ICA till befintlig ledning i kundparkeringen. När gångtunneln är lanserad återställs dagvattenledningen i ungefär samma sträckning som befintlig, men anpassas till eventuell ramp.

### 6.3 Flytt av kontaktledning

Flytten av befintliga kontaktledningsstolpar kan genomföras på flera olika sätt. Metoden nedan förordas utifrån nu kända förutsättningar.

Befintliga kontaktledningsstolpar är placerade utmed utsidan av spåren. Planerade sidoplattformar medför att kontaktledningsstolparna måste flyttas in mellan spåren, där mittplattformen ligger idag. För att det ska vara möjligt måste mittplattformen först rivas. Stationen ska kunna trafikeras under byggtiden vilket innebär att de nya sidoplattformarna behöver anläggas innan mittplattformen rivs. De nya plattformarna byggs runt om befintliga kontaktledningsstolpar och lämnar ett fritt utrymme på cirka 1,2 x 1,0 meter runt stolpar och stag. Det blir då möjligt att avlägsna stolparna efter att mittplattformen rivits och placera dem mellan spåren. Därefter läggs hålen där stolparna stått igen så att plattformen får sitt slutliga utförande. Lösningen möjliggör inte att fundament för stolpar och stag tas upp, utan dessa lämnas kvar i marken. Om det är önskvärt att även ta upp fundamenten krävs stora hål som motsvarar storleken på fundamenten vilket kan orsaka problem för plattformarna och därmed resenärerna.

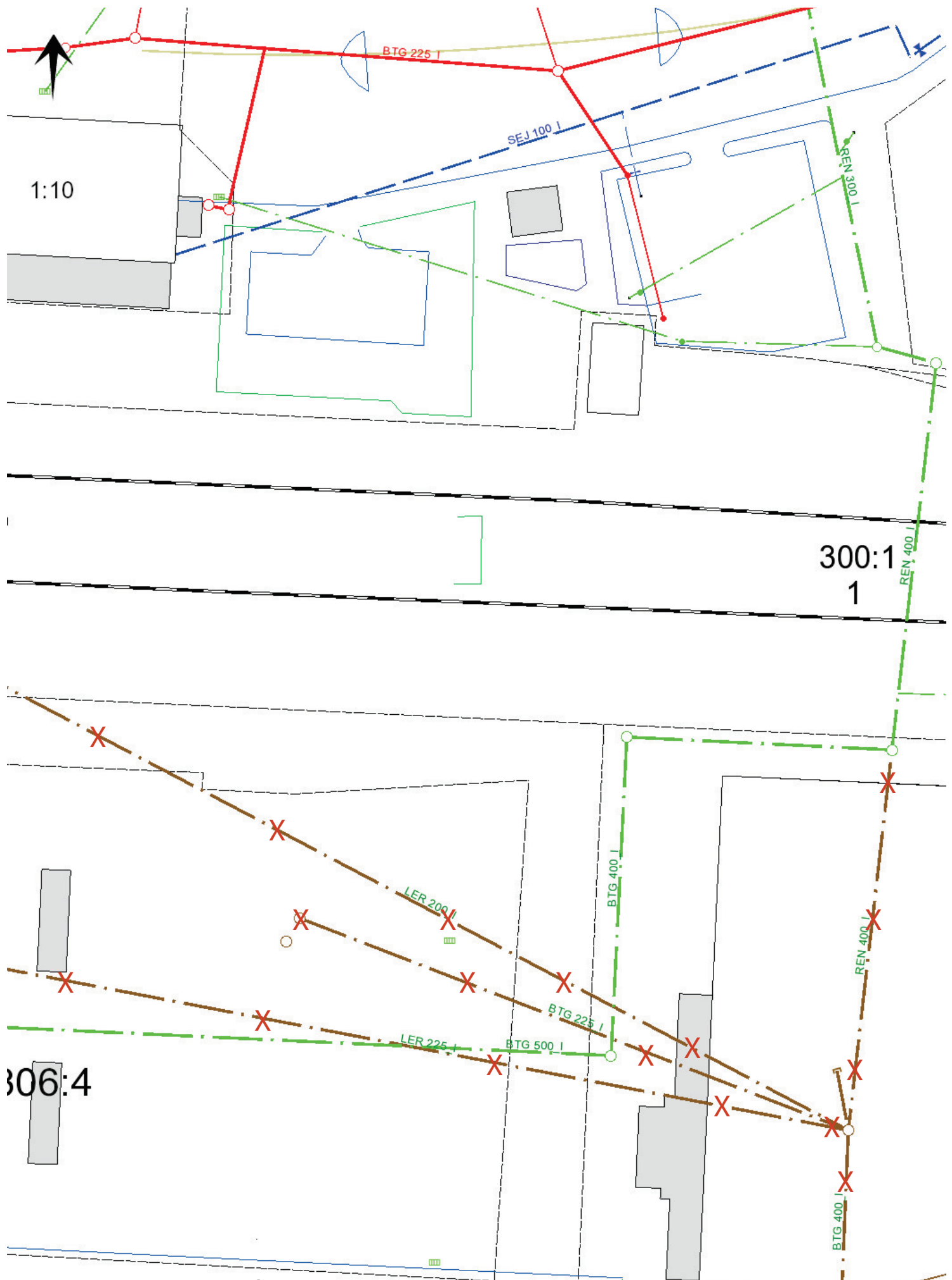
Vanligtvis brukar linorna flyttas in till bakkant av stolparna för att underlätta kranarbeten över spåren. När stolparna blivit flyttade kan linorna flyttas över i de nya stolparna. Det är också möjligt att kapa linorna eller ta bort dem i hela sin längd, men dessa lösningar medför provisoriska lösningar och längre byggtid.

### 6.4 Anläggande av plattformar

För att det ska vara möjligt att resa från Svedala station även under byggtiden krävs planering av anläggandet av plattformarna. Sidoplattformarna anläggs under tiden som resenärer använder mittplattformen. Sidoplattformarna färdigställs så långt som möjligt, men delen över gångtunneln är inte möjlig att anlägga förrän gångtunneln är lanserad. Sidoplattformarna kommer även att påverkas av kontaktledningsstolparna innan de flyttats.

När gångtunneln lanserats och järnvägen är återställd är det möjligt att börja trafikera sidoplattformarna. Däremot är det inte möjligt att ta sig under järnvägen förrän eventuell ramp, trappa och hiss är anlagda. Det innebär också att det endast är möjligt att angöra den södra plattformen via trappa och rampen i den västra änden. På den norra sidan angörs plattformen via markplan.





---

# RAPPORT

---

SVEDALA KOMMUN

## Förstudie Svedala Stationsområde – Tillgänglighet

UPPDRAGSNUMMER 7000467000



VERSION 1.0

GÄLLANDE

2014-12-15

SWECO TRANSPORTSYSTEM AB

LENA HÄGG





## Organisation

|                     |                                      |
|---------------------|--------------------------------------|
| Teknikansvarig      | Lena Hägg                            |
| Teknikexpert        | David Edman                          |
| Teknikgranskning    | David Edman                          |
| Oberoende granskare | Malin Zetterqvist                    |
| Illustrationer      | Lena Hägg om ingen annan källa anges |

## Dokumentation

| Version | Datum      | Dokumentstatus       | Distribution  |
|---------|------------|----------------------|---------------|
| 0.1     | 2014-09-09 | Mallstruktur         | Internt Sweco |
| 0.5     | 2014-10-13 | Arbetsmaterial       | Internt Sweco |
| 0.9     | 2014-11-11 | Teknikgranskning     | Internt Sweco |
| 0.95    | 2014-11-24 | Oberoende granskning | Internt Sweco |
| 0.99    | 2014-11-28 | Rapport för remiss   | Externt       |
| 1.0     | 2014-12-15 | Gällande             | Externt       |

## Innehållsförteckning

|          |                                                                                            |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning</b>                                                                           | <b>3</b>  |
| 1.1      | Avgränsningar                                                                              | 3         |
| 1.2      | Syfte                                                                                      | 3         |
| 1.3      | Metod                                                                                      | 3         |
| 1.4      | Förutsättningar                                                                            | 4         |
| 1.5      | Godkännande enligt TSD                                                                     | 4         |
| <b>2</b> | <b>Tillgänglighetskrav</b>                                                                 | <b>5</b>  |
| 2.1      | Gångytor                                                                                   | 5         |
| 2.1.1    | Gångytor inom Svedala stationsområde                                                       | 6         |
| 2.2      | Ledstråk                                                                                   | 7         |
| 2.2.1    | Ledstråk inom Svedala stationsområde                                                       | 7         |
| 2.3      | Plattform                                                                                  | 8         |
| 2.3.1    | Plattformar inom Svedala stationsområde                                                    | 10        |
| 2.4      | Handikapparkering                                                                          | 10        |
| 2.4.1    | Handikapparkering inom Svedala stationsområde                                              | 10        |
| 2.5      | Ramp                                                                                       | 10        |
| 2.5.1    | Ramper inom stationsområdet                                                                | 11        |
| 2.6      | Trappa                                                                                     | 12        |
| 2.6.1    | Trappor inom Svedala stationsområde                                                        | 12        |
| 2.7      | Hiss                                                                                       | 12        |
| 2.7.1    | Hissar inom Svedala stationsområde                                                         | 12        |
| 2.8      | Busshållplats                                                                              | 13        |
| 2.8.1    | Busshållplats inom Svedala stationsområde                                                  | 14        |
| 2.9      | Passager                                                                                   | 14        |
| 2.9.1    | Passager inom Svedala stationsområde                                                       | 15        |
| <b>3</b> | <b>Referenser</b>                                                                          | <b>16</b> |
|          | <b>Bilagor</b>                                                                             |           |
|          | Bilaga 2.1 Illustrationsplan över förslag                                                  |           |
|          | Bilaga 2.2 Tabell - Krav och råd för godkänd tillgänglighet på och omkring stationsområden |           |
|          | Bilaga 2.3 Hinderfri gångväg                                                               |           |

## 1 Inledning

Svedala kommun har tagit fram en detaljplan som är antagen för stationsområdet. Avsikten med den detaljplanen är att möjliggöra omgestaltning av stationsområdet samt att skapa en ny attraktiv länk mellan den norra och den södra sidan om järnvägen. Med en planskild gångtunnel kommer dagens barriär mellan befintligt samhälle och planerade utbyggnadsområden söder och väster om dagens samhälle att överbryggas. Vidare omfattar förslaget att bygga om dagens mittplattform till två sidoplattformar.

Vid projektering av stationsmiljöer för tågtrafik gäller särskilda tillgänglighetsregler som finns i det internationella dokumentet TSD då speciell hänsyn måste tas till personer med funktionsnedsättning. Utöver reglerna i TSD gäller också nationella tillgänglighetsregler som bland annat finns i dokumenten ALM 2 och HIN 2.

Sweco har fått i uppdrag att göra inledande utredningar och förprojektering av det framtida stationsområdet. Från början var det nio olika förslag som skulle utvärderas. Under arbetets gång har fem av utformningsförslagen förkastats och endast fyra alternativ kvarstår, se nedan:

1. 11 meter bred gångtunnel med trappa, ramp och hiss på båda sidor
2. 11 meter bred gångtunnel med trappa och hiss på båda sidor
3. 7 meter bred gångtunnel med trappa, ramp och hiss på båda sidor
4. 7 meter bred gångtunnel med trappa och hiss på båda sidor

### 1.1 Avgränsningar

Bredden i tunneln påverkar inte tillgängligheten inom stationsområdet varför förslagets varierande bredd inte har behandlats i denna rapport.

I analysen har förslagen om trappa, ramp och hiss analyserats, förslag 1 och 3.

### 1.2 Syfte

Syftet med denna tillgänglighetsutredning är att klargöra vilka utformningskrav som finns på nationell och internationell nivå för personer med funktionsnedsättning samt vilka krav dessa ställer på utformningen på den aktuella platsen. Vidare har utredningen syftat till att fram, redovisa och analysera lösningar i förprojekteringsskedet.

### 1.3 Metod

Krav från de nationella och internationella dokumenten har sammanställts i bilaga 2.2. Bilagan har fungerat som stöd för projektörerna vid projektering.

Under arbetets gång har teknikansvarig för tillgänglighet (Lena Hägg) och expert inom tillgänglighet (David Edman) agerat stöd åt projektörerna genom att svara på tillgänglighetsfrågor. Avslutningsvis har ritning 100T0202 analyserats med avseende på tillgängligheten. I bilaga 2.3 har också hinderfri gångväg enligt TSD föreslagits.

## 1.4 Förutsättningar

För tillgängligheten inom stationsområden finns tre styrande dokument; HIN 2, ALM 2 och TSD avseende funktionshinder. HIN 2 och ALM 2 är svenska föreskrifter som ställer utformningskrav i offentliga miljöer avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. HIN 2 är ett retroaktivt dokument som alltid gäller för både offentlig miljöer inne och ute. ALM 2 gäller vid ombyggnad och gäller enbart i utemiljö på ett stationsområde.

TSD avseende funktionshinder är ett europeiskt dokument som är specifikt riktat till stationsmiljöer och gäller fullt ut vid nyanläggning av stationsområden. En tydlig skillnad mellan de svenska dokumenten och TSD:n är att det internationella dokumentet är specifikt riktat mot stationsmiljöer. De nationella föreskrifterna och TSD:n talar inte mot varandra, men de skiljer sig åt gällande hur kraven är utformade då TSD:n är mer konkret och anpassad för stationsmiljöer i sina direktiv.

## 1.5 Godkännande enligt TSD

För att få Svedalas nya stationsområde godkänt enligt TSD krävs att den sökande engagerar ett Anmält Organ (AO) som är ackrediterat. Ett ackrediterat AO innebär att företaget har ett certifikat som bevis på att de besitter den kompetens som krävs. AO ska vara oberoende och har i uppgift att kontrollera att anläggningen når upp de krav som ställs i TSD:n. AO ska följa projektet från projekteringsfasen till slutet av byggnationsfasen och har i uppgift att godkänna varje fas innan den nästkommande får påbörjas. Om brister upptäcks ska AO påpeka det och arbeta för att avhjälpa problemet. När det AO anser att bygget är färdigställt och korrekt utfört, enligt de krav som ställs i TSD, skrivs ett godkännande som Transportstyrelsen tar del av. Avslutningsvis godkänner Transportstyrelsen anläggningen vilket är det sista steget innan den får tas i bruk.

## 2 Tillgänglighetskrav

Detta kapitel innehåller krav och råd som gäller på och omkring stationsområden, vid busshållplatser och i offentliga miljöer. Krav och råd i detta kapitel finns i bilaga 2.1.

### 2.1 Gångytor

I TSD står det att en *hinderfri gångväg* är ett krav. Detta innebär att det ska finnas en väg, som kan användas för alla grupper av funktionsnedsättning, som sammanlänkar funktioner och tjänster inom ett stationsområde.

Några av de viktigaste och vanligaste funktionerna är exempelvis:

- Busshållplatser
- Biljettautomat
- Plattformer
- Handikapparkering

Enligt TSD:n ska den hinderfria gångvägen vara utformad med minsta bredd av 1,6 meter och ha en fri höjd på minst 2,3 meter. För personer som är blinda eller har nedsatt syn ska information finnas om den hinderfria vägen genom minst ett av följande alternativ:

- Taktila ledstråk
- Ljudinformation
- Taktila skyltar
- Talande skyltar
- Kartor med punktskrift (TSD 2008/164/EG)

Av punkterna ovan är taktila stråk den vanligaste typen av information om vägval. Hur ett taktilt stråk ska utformas klargörs i HIN 2 och ALM 2 där det bland annat framgår vilken kvalitet markbeläggningen ska ha, lutningar och kontrastmarkeringar.

För den hinderfria gångvägen finns det ingen specifik aktör som är ansvarig utan ansvarsfördelningen är uppdelad med avseende på vem som äger marken.

Svedalas nya stationsområde planeras enligt Trafikverkets klass 3 vilket innebär en genomströmning på 1000-2500 av- och påstigande. Av denna anledning behöver stationen uppfylla samtliga krav för hissar och ramper enligt TSD.

### 2.1.1 Gångytor inom Svedala stationsområde

Den hinderfria gångvägen inom Svedalas stationsområde är begränsad till de funktioner som finns redovisade i bilaga 2.3, det vill säga:

- Plattformar
- Biljettautomat
- Handikapparkering, närliggande och pendlarparkering
- Angöringsplats, norr och syd
- Busshållplats
- Hiss

Omgivande terräng och förutsättningar har resulterat i att hiss på båda sidor om plattform utgör en del av det hinderfria stråket. Detta beror på att ramper inte har kunnat anpassas efter de krav som finns i de svenska tillgänglighetskraven med maximal lutning på 1:20 med 2 meter långa vilplan efter att ha tagit upp 0,5 meters höjdskillnad.

#### Södra sidan om spåren

Enligt förslaget (bilaga 2.1) lutar den södra rampen 1:12 från markplan ner i gångtunnel med ett vilplan. Denna ramp är främst till för cyklister och personer som orkar gå i kraftig lutning. Trapporna är till för gående. Om rampen utgör ett hinder för en person med funktionsnedsättning hänvisas denna till den södra hissen. Via den södra hissen nås gångtunnel under järnvägen, plattform söder och hiss norr. Handikapparkering söder och angöringsplats söder är också kopplade till hiss söder.

Via hiss söder nås plattform söder och dess biljettautomat. Pendlarparkering i väst nås via ramp från plattform söder till pendlarparkering. Denna ramp är anpassad enligt riktlinjer i ALM 2 med lutning 1:20 och med 2 meter långa vilplan efter att ha tagit upp 0,5 meters höjdskillnad.

#### Norra sidan om spåren

Enligt förslag lutar den norra rampen 1:12 från markplan ner i gångtunnel med vilplan i vardera sväng. Denna ramp är främst till för cyklister och personer som orkar gå i kraftig lutning. Trapporna är till för gående. Om rampen utgör ett hinder för en person med funktionsnedsättning hänvisas denna till den norra hissen. Via den norra hissen nås gångtunnel under järnvägen, plattform norr och hiss söder. Angöringsplats norr och busshållplatser är också kopplade till hiss norr.

Via hiss norr nås plattform norr och dess biljettautomat. Från markplan norr nås plattform direkt med en mindre lutning, från markplan upp till plattform norr.

## 2.2 Ledstråk

I TSD:n står det skrivet att om taktila ledstråk används i stationsmiljön så ska de uppfylla de nationella reglerna och då sträcka sig längs hela den *Hinderfria gångvägen*. I Sverige definieras ledstråk enligt:

*En sammanhängande följd av naturliga och/eller konstgjorda ledytor, varnings- och valplattor mellan start- och målplats. Det enda avbrottet som får förekomma är cykel- och körbana (Almén et al, s.16, 2004).*

### 2.2.1 Ledstråk inom Svedala stationsområde

Ledstråk ska finnas mellan de funktioner som visas i bilaga 2.3 som tillhör det hinderfria stråket.

I första hand ska ledstråk utgöras av naturliga avgränsningar som trottoarkanter, väggar och gräskanter och därefter kompletteras med konstgjorda ledytor. Konstgjorda ledytor brukar bestå av betongplattor med avvikande struktur och ljushet som fälls in i markbeläggningen. Syftet med ledytor är att personer med nedsatt syn ska kunna följa det antingen visuellt eller taktilt. För att synskadade personer som orienterar sig med synen ska kunna följa stråket krävs att det är i tillräcklig kontrast till omgivningen. För personer som orienterar sig med teknikkäpp krävs att ledstråket kan följas taktilt, det vill säga genom att ledstråk kan kännas (Svensson, 2008).

I ALM 2 står det skrivet att ledstråk bör kontrastera mot omgivningen både visuellt och taktilt vilket kan uppnås genom att tydligt kännbara och visuellt kontrasterande plattor fälls in i markbeläggningen. ALM 2 föreskriver precis som Svensson (2008) att naturliga ledstråk kan kombineras med konstgjorda (BFS 2011:5).

Nedan visas en figur på vanligt förekommande taktila plattor:



Figur 2-1. De vanligaste taktila plattorna som används i Skåne (Skånetrafikens Hållplatshandbok, 2013).

Sinusplattor är vanligt förekommande som riktningsgivande ledning. Kupolplattan är utformad med en kraftig avvikande taktil struktur jämförelse med ledytan och används för att göra varningsytor. Syftet är att varningsytan ska varna och upplysa den synskadade för fara. Valplattan används för att skapa en slät yta vilket talar om för den synskadade att ett riktningsval måste göras (Svensson, 2008).



Inom ett stationsområde måste det finnas en taktill varningslinje för skyddszonen på plattformen vilket Trafikverket ansvarar för. Trafikverket ansvarar också för att det finns ett taktillt plattsatt stråk längs plattformen vilket är viktigt för personer som använder teknikkäpp. På en plattform saknas det annars ett naturligt stråk att käppa efter, så vida de inte använder plattformskanten vilket inte ska vara ett alternativ. Kommunen ansvarar för att det finns taktillt konstgjort stråk mellan bussväderskydd och påstigningszon. De har även ansvar för att den resande som orienterar sig med teknikkäpp på ett säkert sätt kan förflytta sig mellan Trafikverkets plattformar och busstationen samt till parkeringsytorna.

I hissarna ställs det krav på att dessa är anpassade för personer med synnedsättning/blindhet och hörselnedsättning/döv. Hissarna ska av denna anledning vara installerade med ljudinformation och med taktila skyltar.

## 2.3 Plattform

För att göra plattformarna för tågtrafik tillgängliga och säkra för personer med funktionsnedsättning ställs det särskilda krav på utformningen.

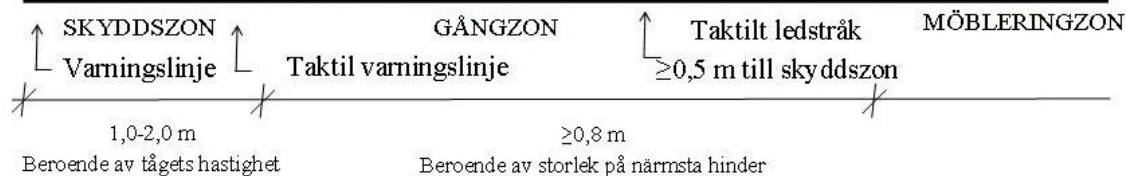
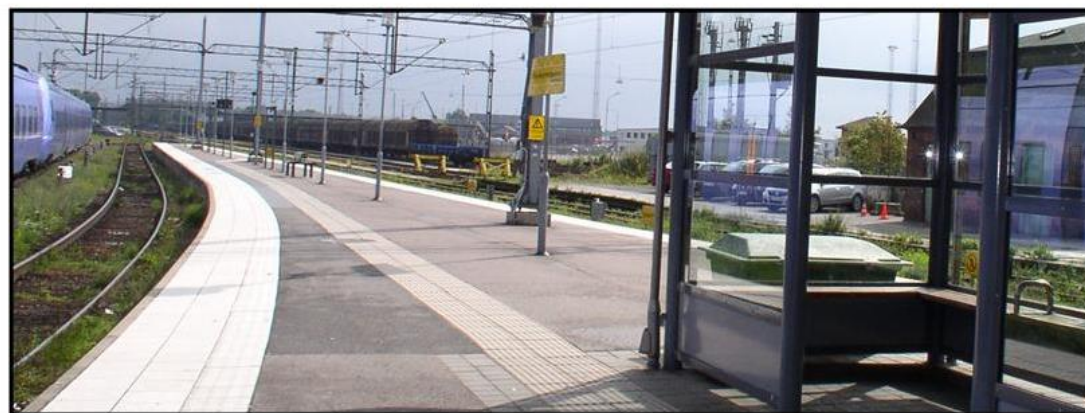
Enligt TSD:n måste plattformen ha tydliga skydds-, möblerings- och gångzoner och det ställs specifika krav på hur nära hinder av olika storlek får stå skyddszonen (TSD 2008/164/EG). Plattformens olika zonindelningar illustreras i Figur 2-2. På plattformen får lutningen inte överskrida 1:50 varken i längs- eller tvärlängd (BFS 2011:13).

Längs hela plattformen ska det finnas ett taktillt ledstråk som utgörs av sinusplattor som ska vara i kontrast till intilliggande mark. Ledytan ska ligga minst 0,5 meter från skyddszonen. Skyddsområdets gräns ska ha både visuell och taktill kontrast. Plattformskanten ska vara försedd med en 10 cm bred varningslinje (Skånetrafiken, 2013).

På plattformen ska plattformskanten vara i tydlig kontrast mot gapets mörkhet. Väderskydd och annan möblering på plattformen ska ha kontrast mot omgivning och kunna upptäckas med teknikkäpp. Oskyddade glasutor på exempelvis väderskydd ska ha kontrastmarkeringar på två höjdintervall; 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark. Stolpar ska ha kontrast mot omgivningen och byggnadsdelar som hänger ner mer än 2,2 meter över mark ska kontrastmarkeras (TSD 2008/164/EG).

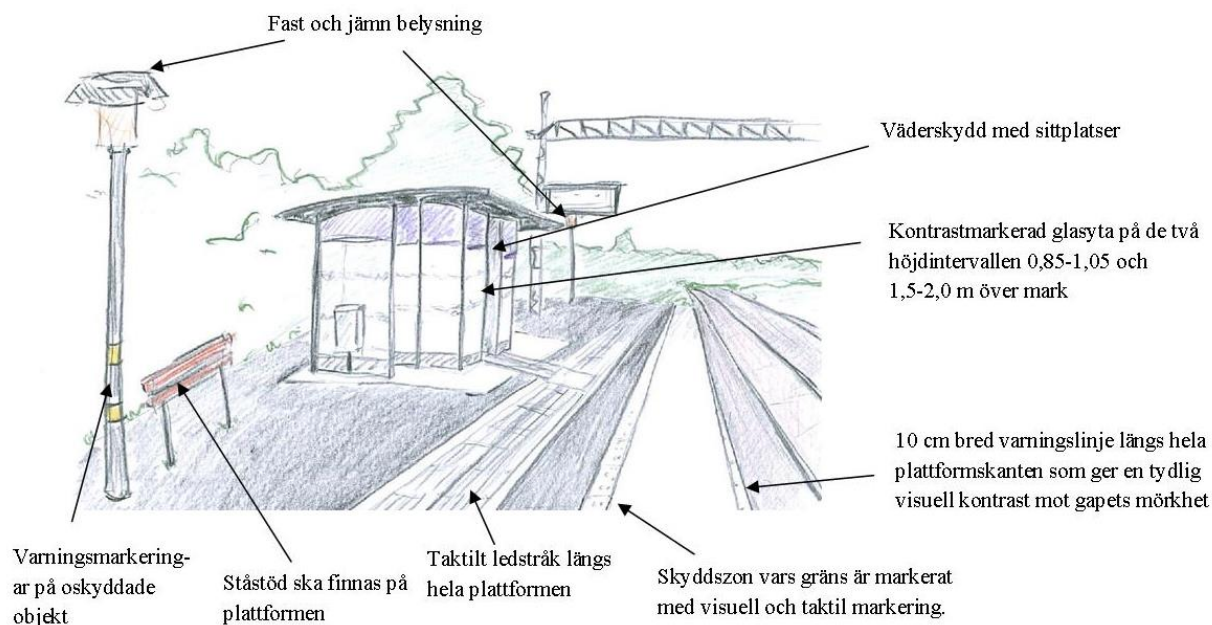
Belysningen på plattformen ska vara tillräcklig och jämn och viktiga skyltar ska ha kompletterande belysning. I TSD:n finns det krav på vilomöjligheter i form av bänkar som ska vara försedda med rygg- och armstöd. Även så kallade ståstöd ska finnas på plattformen (TSD 2008/164/EG).

Trafikverket är den aktör som äger och ansvarar för drift och underhåll av plattformen, men i Skåne skiljer sig ansvarsfördelningen från övriga Sverige då Skånetrafiken äger sina egna väderskydd, bänkar, papperskorgar och biljettmaskiner som står på plattformen. Trafikverket ansvarar för belysningen (Skånetrafiken, 2013).



Figur 2-2. Illustration av plattformens olika zoner med vissa krav på dimensioner. Dimensionerna är hämtade från TSD och Trafikverkets dokument för geometrisk utformning av plattform - BVS 1586.26.

Nedan visas ett exempel på en plattform med några av de krav och dimensioner som gäller vid utformning.



Figur 2-3. Illustration av en tillgänglig plattform enligt de krav som finns i TSD.

### 2.3.1 Plattformer inom Svedala stationsområde

Plattformarna redovisas i illustrationsplanen, se bilaga 2.1. Utformningen av plattformarna är hårt reglerat av Trafikverkets regler som bland annat är baserade på TSD:n. I detta förprojekteringskede är det viktigt att säkerställa att den hinderfria vägen leder upp till plattformen vilket den gör.

## 2.4 Handikapparkering

Enligt Boverkets byggregler ska det finnas en parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning i nära anslutning, som längst 25 meter, till publika lokaler. Parkeringsplatsens underlag får inte luta mer än 1:50 i varken längs- eller sidled och dessutom ska markbeläggningen vara fast, jämn och halkfri (BFS 2008:6). Parkeringsplatsen ska vara utformad så att en lift eller ramp kan användas vid sidan av det parkerade fordonet. Det kräver att bredden på parkeringsytan minst är 5,0 meter. Bredden kan dock minskas om en fri yta finns vid sidan av parkeringsplatsen som kan användas för ramp eller liftanordning (BFS 2011:5). Ansvaret för parkeringsytorna är fastighetsägaren till marken vilket oftast är kommunen.

Det finns inga krav på antalet parkeringsplatser som ska vara användbara för personer med funktionsnedsättningar, men riktvärdet 5 % av det totala antalet parkeringsplatser brukar användas (Svensson, 2008).

### 2.4.1 Handikapparkering inom Svedala stationsområde

Handikapparkeringarna ingår i det hinderfria gångstråket och kan ses som ett slut på detta stråk. Dessa parkeringsplatser finns redovisade i bilaga 2.3.

Förslaget för stationsområdet inkluderar fem parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning som är placerade på den södra sidan; två strax söder om hissen och tre inom området för pendlarparkering. Mark från ICA:s huvudparkering har föreslagits tas i anspråk för två anpassade parkeringsplatser. Dessa platser hamnar då nära hissen i söder och nära den hinderfria gångvägen. På pendlarparkeringen har tre platser upplåtits till parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning. Dessa parkeringar ligger i anslutning till rampen upp till den södra plattformen och till det hinderfria gångstråket.

Samtliga anpassade parkeringsplatser ska vara skyltade som handikapparkering.

Parkeringsplatserna har med avsikt placerats på samma sida för att inte behöva chansa på vilken sida ledig parkering finns. Att samla parkeringarna på den södra sidan innebär för en del personer att de parkerar på fel sida om de ska ta tåget från den norra plattformen. Vid returren blir dock parkeringen på "rätt sida".

## 2.5 Ramp

Enligt ALM 2 får en ramp högst luta 1:20 mellan minst 2 meter långa vilplan och den ska vara minst 1,6 meter bred enligt TSD. Mellan två vilplan får höjdskillnaden inte överskrida 0,5 meter enligt ALM 2.

10 (16)

RAPPORT  
2014-12-15

VERSION 1.0  
– TILLGÄNGLIGHET

Nivåskillnader längs gångstråk mellan exempelvis gata och trottoar ska enligt HIN 2 åtgärdas med ramp. En kort ramp bör inte luta mer än 1:12. Vid brantare lutning finns risk för att personer i rullstol kan välta samt att det kan vara en stor fysisk påfrestning att manövrera en rullstol upp för en kraftig lutning (BFS 2011:13).

På båda sidor om en ramp ska det finnas ledstänger som löper oavbrutet längs hela rampen. Ledstängerna ska finnas inom de två höjdintervallen; 0,5-0,75 och 0,85-1,0 meter över mark (TSD 2008/164/EG).

Det är den som äger marken som ansvarar för att rampen är korrekt utförd. Inom ett stationsområde är därför oftast Trafikverket ansvarig för eventuella ramper som leder till plattformarna. För rampanordningar som leder upp till stationshus eller annan byggnad är det fastighetsägaren som ansvarar för utformning stämmer enligt de krav som finns.

### 2.5.1 Ramper inom stationsområdet

Ramper inom stationsområdet finns redovisade i bilaga 2.1. Ramperna har inte kunnat anpassas för personer med funktionsnedsättning utifrån de förutsättningar som finns, både avseende nivåskillnader, fastighetsgränser samt krav från Svedala kommun och fastighetsägare. Av denna anledning har hissar installerats för att uppfylla tillgänglighetskraven i TSD och ALM 2. Av denna anledning ingår inte ramperna norr och söder om tunneln i det hinderfria stråket.

Den största utmaningen har varit att ta hand om de nivåskillnader som uppstår då ny gångtunnel byggs under järnvägen. Vidare har byggbar mark omkring stationsområdet varit begränsad av detaljplan, fastighetsägare och andra viktiga funktioner som ska få plats som exempelvis busstation.

Rampen i söder som leder under gångtunneln har en lutning på 1:12 med ett vilplan och dess längd är begränsad till ICA:s entré. Om rampen hade passerat entrén hade det inneburit en omväg för kunderna till livsmedelsbutiken. En ramp på 1:20 med vilplan skulle resultera i att rampen skulle nå ut ända till Ågatan.

Kommunen har två avsikter med gång- och cykeltunneln; det främsta syftet är att den ska utgöra en snabb och säker transport mellan plattformarna. Det sekundära syftet är att tunneln ska binda samman Svedalas norra sida med den södra sidan som exploateras. Tunneln ska av denna anledning kunna användas av både gående och cyklister. Som utformningen är idag ger gångtunneln med sina ramper ett inkonsekvent intryck. Rampen på den södra sidan är anpassad för cykeltrafik och den raka utformningen möjliggör höga hastigheter i nedförbacke med cykel. De höga hastigheterna kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk då utrymmet är begränsat samt att både gående och cyklister ska samsas på utrymmet. Den södra rampen bör av denna anledning omformas så att cykeltrafik sker på de gåendes villkor.

Rampen på den norra sidan är inte anpassad för att cykla i då den i sin utformning har ett annat formspråk jämfört med den södra rampen. Rampen har kraftiga svängar i kombination med kraftig lutning vilket gör att cyklister kan behöva leda cykeln i rampen. Båda ramperna lutar kraftigt vilket gör det ansträngande att cykla i uppförbacke.

## 2.6 Trappa

Enligt TSD ska trappor vara utformad enligt nationella regler. I Sverige gäller utformningskraven i ALM 2. Måttförhållanden mellan djup och höjd bör vara konsekvent. Trappans djup bör vara minst 0,3 meter mätt i gånglinjen.

På båda sidor om trappan ska det finnas ledstänger som löper oavbrutet längs hela trappan. Ledstängerna ska finnas inom de två höjdintervallen; 0,5-0,75 och 0,85–1,0 meter över mark (TSD 2008/164/EG).

Enligt VGU bör det finnas vilplan efter 8 trappsteg, vilplanet bör vara 1,3 meter långt (VGU, 2012).

### 2.6.1 Trappor inom Svedala stationsområde

Trappor inom stationsområdet ska vara anpassade enligt de krav som finns enligt ALM 2 och VGU. Trapporna ingår inte i det hinderfria stråket men de bör ändå anpassas efter de krav som finns i TSD. Den stora trappan i söder, mellan ramp och ICA, kan utformas enligt förslaget (bilaga 2.1) om den förses med ledstänger i vinkeln samt längs stödmuren.

## 2.7 Hiss

Kravet på minsta fri bredd 1,6 meter och minsta fri höjd 2,3 meter gäller inte för hissar. Det ska finnas hissar när det inte finns eller saknas ramper som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Skyltar med taktil information ska finnas i hissar. Det ska finnas hissar när det inte finns ramper och de ska vara konstruerade i enlighet med EN 81-70:2003 (TSD 2008/164/EG).

Enligt BBR ska hissar i bostäder, arbetslokaler och publika lokaler vara tillgängliga och användbara. Hissen ska möjliggöra utrymme för minst en person i rullstol och en medhjälpare. En sådan hiss ska också utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga självständigt kan använda den. Hissar ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan uppmärksamma när hisskorgen stannat för av- och påstigning (BFS 2013:14).

Enligt BBR:s allmänna råd ska hissar uppfylla kraven finns i SS-EN 81-70. Typ 2 (1,1 x 1,4 meter) och typ 3 (2,0 x 1,4 meter) i SS-EN 81-70 uppfyller kraven på tillgängligt och användbart utrymme i hissen (BFS 2013:14).

### 2.7.1 Hissar inom Svedala stationsområde

Inom Svedala stationsområde föreslås två hissar (se bilaga 2.1), en på vardera sidan om spåren som gör det möjligt att nå samtliga nivåer; tunnelnivå, marknivå och plattform. Hissarna ingår i det hinderfria stråket vilket är en svaghet. Om en hiss är ur funktion innebär det att stationsområdet inte är tillgängligt för alla. En person i rullstol, som inte klarar av att transportera sig i de kraftigt lutande ramperna, har då inte möjlighet att själv



ta sig mellan plattformarna. Detta ställer stora krav på driftsansvarig att hissarna alltid är i funktion.

På stationsområdet i Svedala har en större dimension av hiss valts 1,4 x 2,4 meter vilket är dimensioner som är större än dem som förespråkas i BBR. Hissens storlek tillåter en rullstol samt att ytterligare en person kan följa med i hissen. Bredden 1,4 meter medför dock att de flesta rullstolar inte kan snurra runt i hissen. Det innebär att rullstolsburna behöver backa ut om samma dörr ska användas vid utgång som ingång.

Hissarna ingår i det hinderfria stråket varför krav ställs på informationen i hissarna. Information om den hinderfria vägen ska finnas i form av ljud och taktila skyltar.

## 2.8 Busshållplats

För att busshållplatser ska kunna användas av en så stor grupp funktionsnedsatta personer som möjligt ställs det krav på den fysiska utformningen av hela hållplatsen vilket innebär bussplattformen, väderskyddet och anslutningen till hållplatsen. Som utgångspunkt för inventeringsformulären (bilaga 2.2) har Skånetrafikens hållplatshandbok 2013 använts där det finns exempel på lämpliga utformningar av busshållplatser.

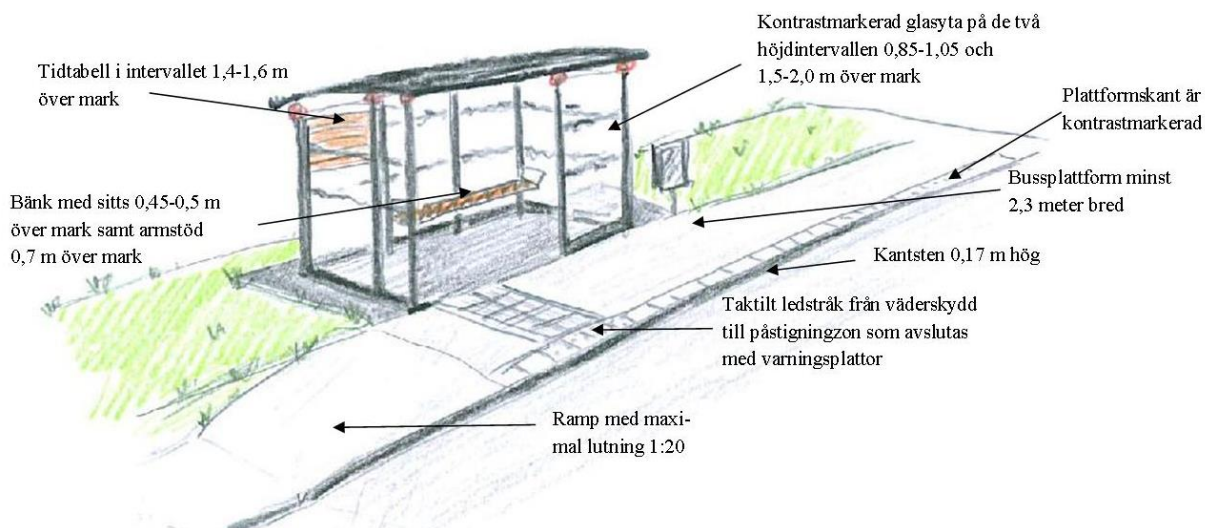
Bussplattformen ska vara minst 2,3 meter bred mellan väderskydd och kantsten för att en person i rullstol ska kunna manövrera rullstolen för att komma på bussens främre eller mittersta dörr vid av- och påstigning. Kantstenen ska ha en höjd kring 17 cm för att det vertikala glappet mellan bussgolv och plattform ska minimeras vilket underlättar på- och avstigningen för många personer med funktionsnedsättning (Skånetrafiken, 2013).

Taktila plattor ska markera var påstigningszonen är och i Skånetrafikens hållplatshandbok förespråkas sinusplattor i kombination med vita halvplattor mellan väderskydd och påstigningsområde. Stråket ska avslutas med kupolplattor vid påstigningszonen. Plattformskanten kan med fördel förtydligas genom kontrastmarkering i form av en rad vita plattor så att synsvaga personer inte missar den höga kantstenen. I övrigt är det viktigt att andra utstickande delar, stolpar och avfallskärl är i kontrast mot omgivningen (Skånetrafiken, 2013). Kontrastbårder på väderskyddet bör finnas inom två höjdiintervall; 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark (TSD 2008/164/EG).

Information om avgångstider bör vara lättillgänglig och om informationstavlan finns i väderskyddet får inga föremål vara placerade framför så att en person i rullstol kan komma tätt intill. Tavlan ska vara placerad på höjd 1,2 meter över mark och vara väl belyst under dygnets mörka tider. Sittplats bör finnas vid busshållplatsen med en sitthöjd på 0,45–0,50 meter över mark och vara försedd med ryggstöd samt armstöd 0,70 meter över mark (Skånetrafiken, 2013).

I Skåne är det vanligast att kommunerna äger väderskydden, men Skånetrafiken har varit med i utformningsarbetet av själva konstruktionen och kan därför ses som ansvariga för att utformningen är korrekt enligt de krav som finns. Skånetrafiken ansvarar för drift och underhåll av väderskydden. Området runt om väderskyddet äger kommunen och de är därför ansvariga för att markunderlaget, den taktila plattsättningen och utformningen av plattformen följer de krav som finns (Skånetrafiken, 2013).

Bilden nedan illustrerar ett exempel på en handikappanpassad busshållplats med en del av de utformningskrav som finns med i bilaga 2.2.



Figur 2-4. Illustration av en tillgänglig busshållplats enligt de krav som ställs i Skånetrafikens Hållplatshandbok och TSD.

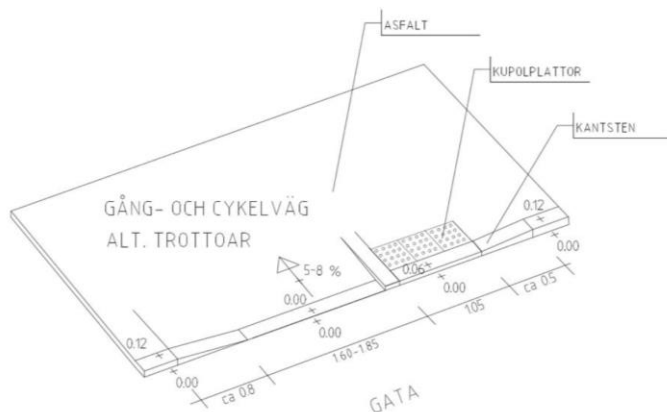
### 2.8.1 Busshållplats inom Svedala stationsområde

Busshållplatsen ligger i norra delen av stationsområdet och ingår i det hinderfria stråket varför krav ställs på att taktil information fram till busshållplatserna. Busshållplatserna bör utformas enligt de krav som finns i bilaga 2.2.

## 2.9 Passager

Funktionsnedsatta behöver god standard på övergångsställen vilket innebär att de ska vara anpassade för både synskadade och rörelsehindrade. Därför ska det finnas en del i trottoaren som är utformad med en ramp och en del som har kvar kantsten. Avfasningen ska vara 0,9-1,0 meter bred och brevid rampen ska en tydlig kantsten finnas kvar som ska vara vinkelrät mot övergångsstället. Kantstenen hjälper de synskadade som använder teknikapp att ta ut riktningen över körbanan. Det är viktigt att avfasningen i trottoaren går ända ner till nollnivå med körbanan för att personer i rullstol och med rollator ska kunna använda den. Rampen får inte luta mer än 1:12. Om refug finns är det viktigt att den är tillräckligt bred. En person i rullstol behöver minst 1,5 meter för att få plats på ytan (Svensson, 2008). Se exempel på en tillgänglighetsanpassad passage i Figur 2-5.

## PASSAGE FÖR GC-BANA ALT. TROTTOAR UTFORMNINGSPRINCIP



Figur 2-5. Principskiss för passage med ramp, kanstensvisning och taktila varningsplattor.

Taktila plattor ska finnas på både trottoar och på refug om sådan finns. En pollare kan med fördel placeras på vardera sida av passagen som är försedd med en taktil karta som visar övergångsställets utformning (Svensson, 2008).

Enligt ALM 2 ska övergångsställen vara utformade så att de tydligt framträder i sin omgivning. Det kan exempelvis göras genom att olika material som skapar olika strukturer och ljushet i marken (BFS 2011:13) fälls in i markbeläggningen.

För passage över gata är det markägaren som är ansvarig för att den är korrekt utförd vilket i de flesta fall är kommunen då de är de som äger de gatorna runt ett stationsområde.

### 2.9.1 Passager inom Svedala stationsområde

Inom stationsområdet finns det inga passager som berörs av det hinderfria gångstråket. Men principen är viktig att ha i åtanke. Exempelvis är det viktigt att alla nivåskillnader mellan gata och trottoar är anpassade för exempelvis personer i rullstol eller med rullator. Exempelvis bör en ramp finnas mellan gata och trottoar vid angöringsplatserna samt vid eventuella nivåskillnader kring handikappsparkeringarna.



### 3 Referenser

Almén, M & Ståhl, A. (2005). Tillgänglig stad - En idéskrift om mål, strategier och arbetssätt när kommunen upprättar en tillgänglighetsplan för trafiknät. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

BFS 2013:14. BBR 20.

BFS 2011:5. ALM 2.

BFS 2011:13. HIN 2.

BFS 2008:6. BBR 15.

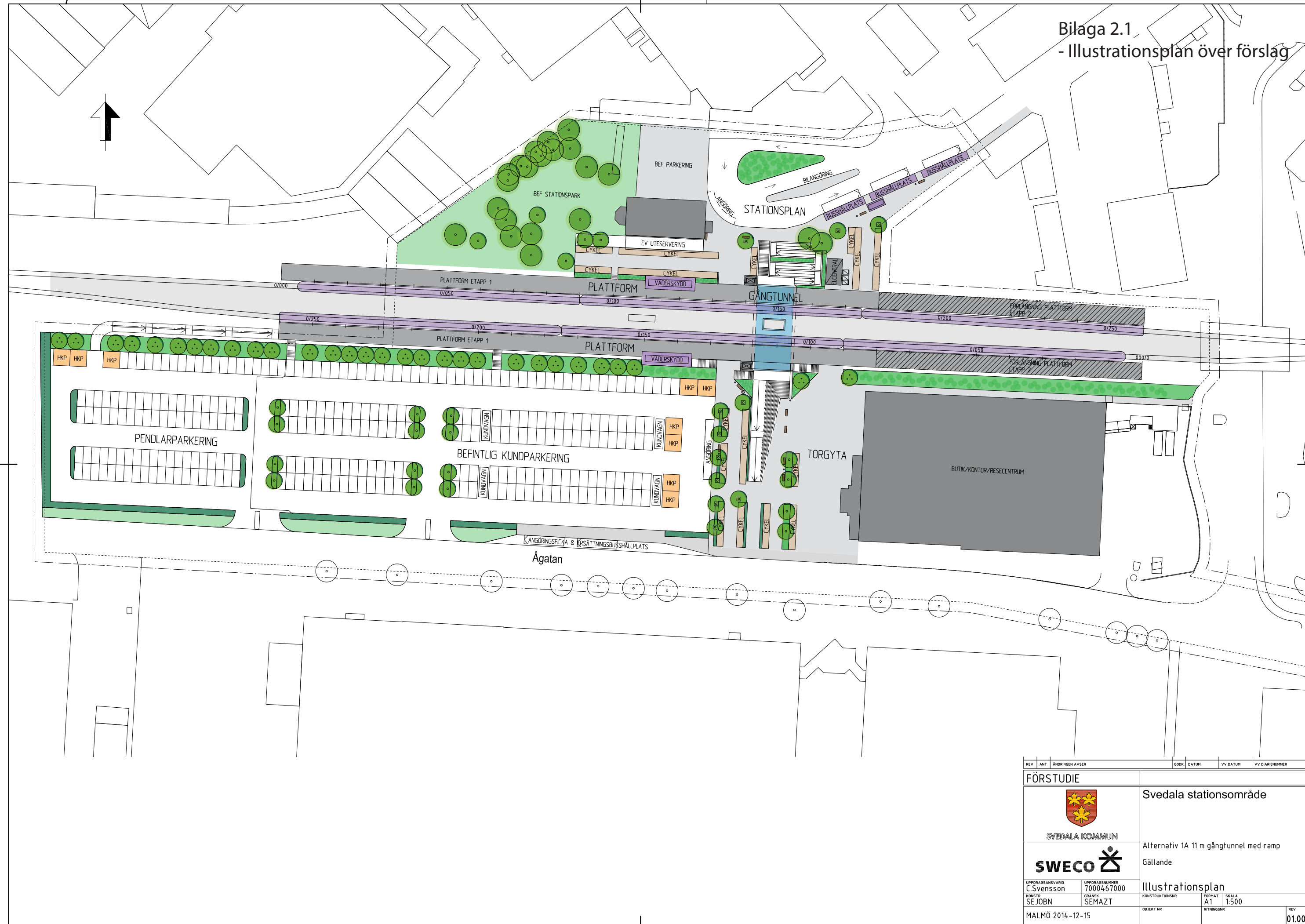
Svensson, E. (2008). Bygg ikapp – För ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Västerås: Svensk Byggtjänst.

Skånetrafiken (2013) Skånetrafikens Hållplatshandbok 2013. Skånetrafiken.

TSD 2008/164/EG. Tekniska specifikationer för driftkompatibiliteten (TSD) avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

VGU (2012). Vägar och gators utformning, Trafikverket.

Bilaga 2.1  
- Illustrationsplan över förslag



| REV                                                                                                     | ANT | ÄNDRINGEN AVSER              | GODK                                               | DATUM             | VV DATUM     | VV DIARIENUMMER |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|-----------------|
| FÖRSTUDIE                                                                                               |     |                              |                                                    |                   |              |                 |
| <br>SVEDALA KOMMUN |     |                              | Svedala stationsområde                             |                   |              |                 |
| <br>SWECO          |     |                              | Alternativ 1A 11 m gångtunnel med ramp<br>Gällande |                   |              |                 |
| UPPDRAGSANSVARIG<br>C.Svensson                                                                          |     | UPPDRAGSNUMMER<br>7000467000 |                                                    | Illustrationsplan |              |                 |
| KONSTR<br>SEJOBN                                                                                        |     | GRANSK<br>SEMAZT             |                                                    | KONSTRUKTIONSR    | FORMAT<br>A1 | SKALA<br>1:500  |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                        |     | OBJEKT NR                    |                                                    | RITNINGSR         |              | REV<br>01.00    |

Rev 01.00 2014-12-15 Svedala stationsområde, Bilaga 2.1 - Illustrationsplan över förslag

| GÅNGYTOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                   |                       |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|-----------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Styr-<br>dokument | Uppfyllt<br>( J / N ) | Kommentar |
| <p>Finns det minst en tillgänglig <i>hinderfri gångväg</i>* som sammanbinder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• plattform</li> <li>• busshållplats</li> <li>• bilparkering</li> <li>• biljettförsäljning</li> </ul> <p>* <i>Hinderfri gångväg</i> innebär; bred <math>\geq 1,6</math> m, höjd <math>\geq 2,3</math> m. Information om vägarna ska ges enligt TSD.</p> | TSD               |                       |           |
| Rännalar ska vara lätta att passera för personer med rullstol eller rollator                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | HIN 2             |                       |           |
| Maximal sidolutning 1:50                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | HIN 2             |                       |           |
| Maximal lutning i färdriktning på längre sträckor max 1:50                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ALM 2             |                       |           |
| Bredden på gångvägen ska minst vara 2,0 m eller 1,8 m med vändzoner?                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ALM 2             |                       |           |
| Kantstenar vid passager ska vara jämt avfasade till 0-kant, högsta lutning 1:12, med bredden 90-100 cm? (Övergångställen, andra ställen avsedda för gående att korsa gatan, hållplatser och biluppställningsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, m.m.)                                                                                                            | HIN 2             |                       |           |
| Finns kantsten vid passagen så att synskadade kan ta ut riktningen t.ex. över gata?                                                                                                                                                                                                                                                                                              | HIN 2             |                       |           |
| Finns sittplatser längs längre gångvägar? (Med armstöd, ryggstöd och sitthöjden 0,45–0,50 m).                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ALM 2             |                       |           |

| PLATTFORM                                                                                                                                                          |               |                    |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|-----------|
|                                                                                                                                                                    | Styr dokument | Uppfyllt ( J / N ) | Kommentar |
| <b>Framkomlighet</b>                                                                                                                                               | -             | -                  |           |
| Är plattformen utformad med tydligt urskiljbara skydds-, gång-, och möbleringszoner?                                                                               | TSD           |                    |           |
| Är sidolutningar högst 1:50?                                                                                                                                       | HIN 2         |                    |           |
| Är mindre nivåskillnader på plattformen åtgärdade?                                                                                                                 | HIN 2         |                    |           |
| Är lutning i färdriktning på längre sträckor max 1:50?                                                                                                             | ALM 2         |                    |           |
| <b>Utformning</b>                                                                                                                                                  | -             | -                  |           |
| <b>Bredd utan hinder</b>                                                                                                                                           | -             | -                  |           |
| Om inga hinder finns ska bredden på perrongen totalt vara det största talet av A eller B nedan:                                                                    | TSD           | -                  |           |
| A. Bredden på skyddsområdet** plus bredden på två i motsatt riktning gående fria gångvägar på 0,8 m* (1,6 m).<br><br><i>**Skyddsområdet bestäms efter Tabell 1</i> | TSD           |                    |           |
| B. För plattform med spår på ena sidan 2,5 m, mellanplattform 3,3 m.                                                                                               | TSD           | -                  |           |
| <b>Bredd med mindre hinder</b>                                                                                                                                     | -             | -                  |           |
| Mindre hinder (<1,0 m) är ok i den fria vägen på 1,6 m                                                                                                             | TSD           | -                  |           |
| Är avstånd från "mindre hinder" till plattformkant minst 1,6 m och den fria gångvägen mellan hinder och riskområde minst 0,8 m?                                    | TSD           |                    |           |

|                                                                                                                           |     |   |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|--|
| <b>Bredd med större hinder</b>                                                                                            | -   | - |  |
| Större hinder är >1,0 m. Om avståndet mellan två mindre hinder (<1,0 m) är <2,4 m betraktas det som stort.                | TSD | - |  |
| Är avståndet mellan "stort hinder" och riskzonen >1,6 m och avståndet mellan perrongkant och hinder >2,0 m?               | TSD |   |  |
| Är avståndet mellan "extra stort hinder" (>10 m) och riskzonen >1,6 m och avståndet mellan perrongkant och hinder >2,0 m? | TSD |   |  |
| <b>Inredning</b>                                                                                                          | -   | - |  |
| Har alla plattformar väderskydd?                                                                                          | TSD |   |  |
| Finns det sittplatser på plattformen som är försedda med ergonomiska sithöjd 0,45–0,50 m)?                                | TSD |   |  |
| Om sittplatser finns, har de då ryggstöd och minst en tredjedel armstöd?                                                  | TSD |   |  |
| Har plattformen ståstöd med minst 1,4 meters längd?                                                                       | TSD |   |  |

\* Tabell nedan

Tabell 1. Bredd på skyddszon

| Största tillåtna hastighet | Skyddszon |
|----------------------------|-----------|
| (km/tim)                   | (m)       |
| 0-140                      | 1         |
| 150-200                    | 1,5       |
| 210-240                    | 2         |

Källa:

BVS 1586.26. Plattformar, geometrisk  
 utformning vid ny- och tillbyggnad.  
 Version: 1.0, Utgivningsår: 2011. Trafikverket.  
 Diarienummer: TRV 2011/14030.

| <b>HCP P-PLATS</b>                                                                                                                                    |                   |                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|-----------|
|                                                                                                                                                       | Styr-<br>dokument | Uppfyllda krav<br>( J / N ) | Kommentar |
| <b>Placering</b>                                                                                                                                      | -                 | -                           |           |
| Om det finns en stationsspecifik parkering, finns det då handikapparkeringar som är placerade så nära stationshusentrén som möjligt?                  | TSD               |                             |           |
| <b>Utformning</b>                                                                                                                                     | -                 | -                           |           |
| Finns någon handikapparkering med bredden minst 5 m?                                                                                                  | HIN 2             |                             |           |
| Är markbeläggning fast, jämn och halkfri?                                                                                                             | HIN 2             |                             |           |
| Lutar marken högst 1:50 åt alla håll?                                                                                                                 | HIN 2             |                             |           |
| <b>Antal</b>                                                                                                                                          | -                 | -                           |           |
| Finns tillräckligt antal HCP-P för besökare? (Riktvärde att utgå från ca 5% av totala antalet platser för besökare). Det bör alltid finnas två HCP-P. | -                 |                             |           |

| <b>RAMP</b>                                                          |               |                          |           |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------------|-----------|
|                                                                      | Styr-dokument | Uppfyllda krav ( J / N ) | Kommentar |
| <b>Utformning</b>                                                    | -             | -                        |           |
| Är lutningen högst 1:20 ( högst 1:12 mellan väg och trottoar)        | HIN 2         |                          |           |
| Är den höjd som tas upp mellan två vilplan max 0,5 m?                | ALM 2         |                          |           |
| Är bredden minst 1,6 m?                                              | TSD           |                          |           |
| Är vilplan mellan två ramper minst 2 m långt?                        | ALM 2         |                          |           |
| <b>Övrigt</b>                                                        |               | -                        |           |
| Är rampen kompletterad med trappa? (Om detta behövs och är möjligt). | HIN 2         |                          |           |

| <b>TRAPPA</b>                                                 |               |                          |           |
|---------------------------------------------------------------|---------------|--------------------------|-----------|
|                                                               | Styr-dokument | Uppfyllda krav ( J / N ) | Kommentar |
| <b>Utformning</b>                                             | -             | -                        |           |
| Är trappbredden minst 1,6 m mellan ledstängerna?              | TSD           |                          |           |
| Är lutningen på trappan kontinuerlig inom samma trapplopp?    | ALM 2         |                          |           |
| Finns det vilplan efter var 8:e trappsteg?                    |               |                          |           |
| Är trappstegets djup minst 0,3 m mätt i gånglinjen?           | ALM 2         |                          |           |
| Finns vilplan efter 8 trappsteg som är minst 1,3 meter långt? | VGU           |                          |           |



|                                                                                                            |       |   |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---|--|
| <b>Övrigt</b>                                                                                              | -     | - |  |
| Har trappan minst tre trappsteg?                                                                           | ALM 2 |   |  |
| Är utrymmet framför neråtgående trappa så stort att manöverutrymme för rullstol finns med diametern 1,3 m? | VGU   |   |  |
| Är området under trappan skyddad så att personer inte av misstag kan gå in i konstruktionen?               | TSD   |   |  |
| Finns det en sittplats i anslutning till trappan?                                                          | ALM 2 |   |  |

| <b>HISS</b>                                               |               |                          |           |
|-----------------------------------------------------------|---------------|--------------------------|-----------|
|                                                           | Styr-dokument | Uppfyllda krav ( J / N ) | Kommentar |
| <b>Utformning</b>                                         | -             | -                        |           |
| Är hissen konstruerad enligt EN 81-70:2003?               | TSD           |                          |           |
| Finns taktil information i hissen?                        | TSD           |                          |           |
| <b>Övrigt</b>                                             |               | -                        |           |
| Finns det hiss om tillgänglighet anpassade ramper saknas? | TSD           |                          |           |

| <b>BUSSHÅLLPLATS</b>                                                                                                                                                          |                    |                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------|
|                                                                                                                                                                               | Styr-<br>dokument  | Uppfyllda krav<br>( J / N ) | Kommentar |
| <b>Framkomlighet</b>                                                                                                                                                          | -                  |                             |           |
| <b>Markbeläggningar</b><br>Är markbeläggning vid hållplatsen jämn så att den inte utgör hinder för personer med rullstol eller rollator? (T ex inte löst grus eller gatsten). | HIN 2              |                             |           |
| <b>Nivåskillnader - allmänt</b><br>Är mindre nivåskillnader som steg och trappor åtgärdade?                                                                                   | HIN 2              |                             |           |
| Har övergången mellan gångtor och plattform maximal lutning på 1:20?                                                                                                          | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| <b>Utformning plattform</b>                                                                                                                                                   | -                  |                             |           |
| <b>Lutning</b><br>Är sidolutningarna högst 1:50?                                                                                                                              | HIN 2              |                             |           |
| <b>Bredd</b><br>Är bredden på plattformen 2,3 m?                                                                                                                              | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| <b>Längd</b><br>Är längden på plattformen 13 m?                                                                                                                               | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| <b>Höjd</b><br>Har plattformen ett kantstöd mot gatan som minimerar glappet mellan trottoar och buss med minimihöjden 0,17 m?                                                 | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| <b>Taktilt ledstråk, kontrast- och varningsmarkeringar</b>                                                                                                                    | -                  |                             |           |
| <b>Taktilt ledstråk</b><br>Finns det ett taktilt ledstråk som leder till påstigningsplatsen? (se ritning nedan)                                                               | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| Är ledstråket i kontrast till från omgivande markbeläggning? (minst 0,40 på NCS-skala)                                                                                        | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| <b>Utformning</b> (se ritning nedan)<br>Är påstigningszonen markerad med dubbla sinusplattor (2 st 350 x 350 mm)?                                                             | Skåne-<br>trafiken |                             |           |
| Avslutas påstigningszonen med en rad kupolplattor (350 x 350 mm)?                                                                                                             | Skåne-<br>trafiken |                             |           |

|                                                                                                                                                          |                    |  |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|
| <b>Kontrastmarkering</b><br>Har kontrast- och varningsmarkeringar en ljushetskontrast på minst 0,40 enheter enligt NCS ?                                 | HIN 2              |  |  |
| Finns det en rad med vita halvplattor på vardera sidan om sinusplattorna eller alternativt en vit linjemarkering?                                        | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Är fasta hinder som ej kan flyttas från gångytan varningsmarkerade? (T.ex. belysningsstolpar, skyltar, avfallskärl, väderskydd vid hållplats, träd m.m.) | HIN 2              |  |  |
| Är oskyddade glasytor varningsmarkerade i ögonhöjd för sittande och stående personer? (90 cm resp. 150 cm över golv).                                    | HIN 2              |  |  |
| Finns det kontrastmarkering längs kantstödet bestående av en rad vita plattor (0,35 x 0,35 m) eller en 0,2 m vit linjemarkering?                         | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| <b>Väntplats</b>                                                                                                                                         | -                  |  |  |
| Finns det väderskydd vid påstigningsplatsen?                                                                                                             | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Är väderskyddet placerat minst 2,3 m från kantsten?                                                                                                      | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Finns det sittplats vid påstigningsområdet (i väderskydd eller fritt)?                                                                                   | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Har sittplatsen ryggstöd, sitthöjden 0,45-0,50 m och greppvänligt armstödshöjd 0,7 m över mark?                                                          | ALM 2              |  |  |
| Om väderskydd finns, är den belyst?                                                                                                                      | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Om tidtabellsskåp finns, är den försedd med taktil information om telefonnummer för allmän upplysning och störningsinformation?                          | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| <b>Skyltning</b>                                                                                                                                         | -                  |  |  |
| Är nödvändiga informationsskyltar logiskt placerade? (Placering i övrigt och utformning, se under kapitel 18).                                           | -                  |  |  |
| Finns hållplatsnamnet placerat på väderskyddets framkant eller/och på informationsbäraren?                                                               | Skåne-<br>trafiken |  |  |

|                                                                                                                                                     |                    |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|
| <b>Belysning</b>                                                                                                                                    | -                  |  |  |
| Är påstigningsområdet upplyst?                                                                                                                      | -                  |  |  |
| Är belysningen tillräcklig och jämn?                                                                                                                | HIN 2              |  |  |
| Har viktiga skyltar kompletterande belysning (där detta behövs)?                                                                                    | HIN 2              |  |  |
| <b>Inredning</b>                                                                                                                                    | -                  |  |  |
| Har all inredning och fristående enheter på bussplattformen en tydlig kontrast mot bakgrunden?                                                      | HIN 2              |  |  |
| Kan all inredning och fristående enheter upptäckas med taktilkäpp?                                                                                  | HIN 2              |  |  |
| Är papperskorgen placerad minst 1,4 m utanför busskuren?                                                                                            | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| <b>Informationsbärare</b>                                                                                                                           | -                  |  |  |
| Är informationsbäraren (hållplatsstolpen) placerad där påstigning av buss sker?                                                                     | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Om väderskydd saknas, är informationsbäraren då placerad i bakkant av plattformen och 0,7 m framför taktill ledstråk?                               | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Om modellen Ellips används som informationsbärare, är den då placerad 0,4 m vinkelrät från bakkant av plattform och 0,7 m framför taktill ledstråk? | Skåne-<br>trafiken |  |  |
| Om väderskydd finns, är då topptavlan placerad på väderskyddets tak över vänstra framben sett framifrån?                                            | Skåne-<br>trafiken |  |  |

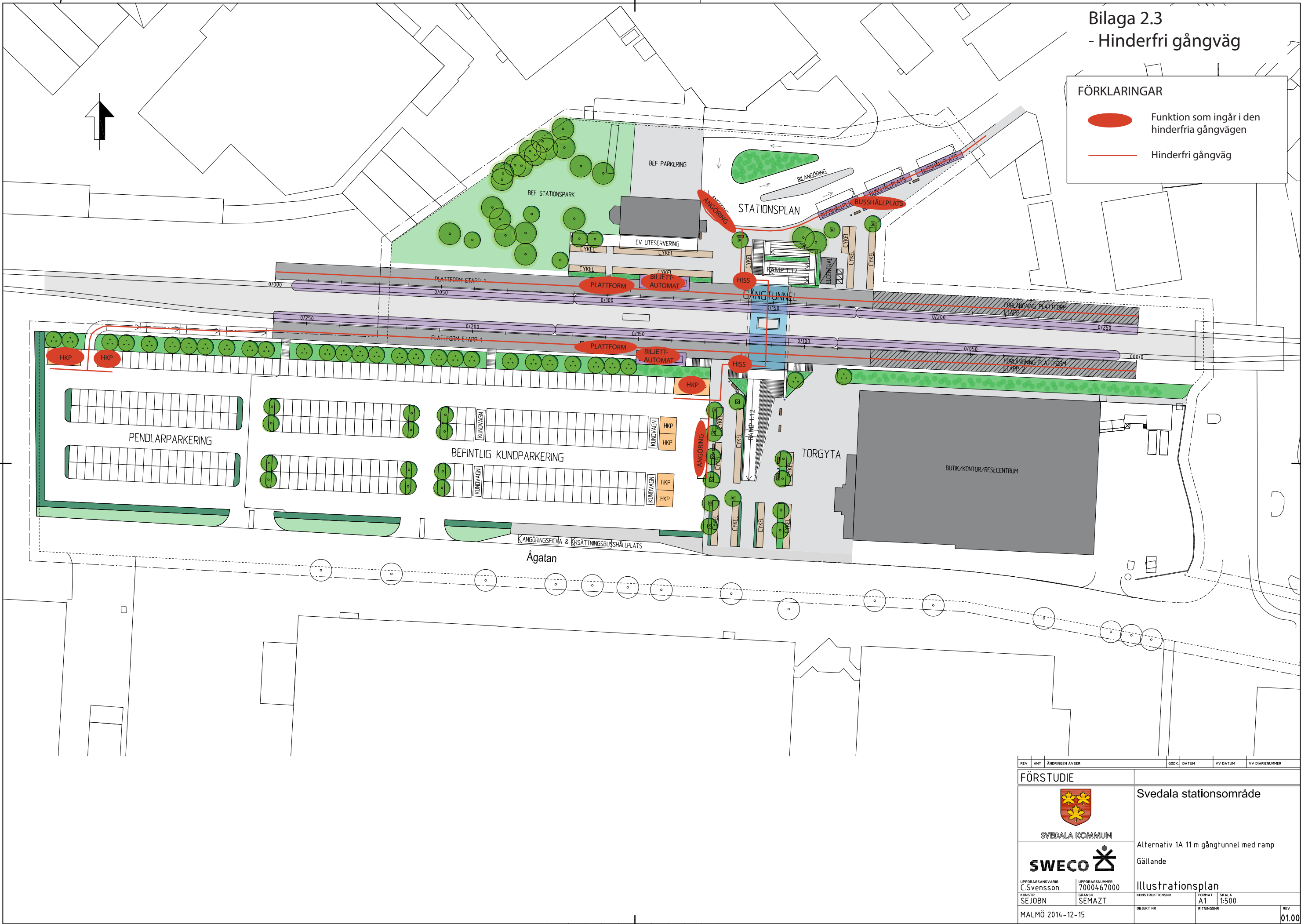
| <b>PASSAGE</b>                                                                                                                                                        |                   |                             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|-----------|
|                                                                                                                                                                       | Styr-<br>dokument | Uppfyllda krav<br>( J / N ) | Kommentar |
| <b>Plankorsning över gata</b>                                                                                                                                         | -                 |                             |           |
| <b>Allmänt övergångsställe</b><br>Är markbeläggning jämn så att den inte utgör hinder för personer med rullstol eller rollator? (T.ex. inte löst grus eller gatsten). | HIN 2             |                             |           |
| Är sidolutningarna högst 1:50?                                                                                                                                        | HIN 2             |                             |           |
| Är övergångsstället skyltat med B3 "Herr Gårman"?                                                                                                                     |                   |                             |           |
| Finns kontrastmarkering vid gångpassage, avvikande färg eller struktur?                                                                                               | ALM 2             |                             |           |
| Är övergångsstället utformat i två delar, en med ramp och en med kantsten?                                                                                            | -                 |                             |           |
| Är nivåskillnad utjämnad med ramp till 0-nivå?                                                                                                                        | ALM 2             |                             |           |
| Har utjämnningen (rampen) bredden 0,9-1,0 m?                                                                                                                          | ALM 2             |                             |           |
| Är lutningen maximalt 1:12?                                                                                                                                           | ALM 2             |                             |           |
| Finns kantsten kvar på sidorna om utjämnningen?                                                                                                                       | ALM 2             |                             |           |
| Är övergångsstället vinkelrätt mot trottoaren?                                                                                                                        | -                 |                             |           |
| Finns taktila plattor innan och efter övergångsställe?                                                                                                                | -                 |                             |           |
| Finns det taktil information om övergångsstället utformning i form av en karta på exempelvis pollare eller stolpe?                                                    | -                 |                             |           |
| Är utformningen likadant utformad på båda sidorna av gatan?                                                                                                           | -                 |                             |           |

Bilaga 2.3  
- Hinderfri gångväg

FÖRKLARINGAR

Funktion som ingår i den hinderfria gångvägen

Hinderfri gångväg



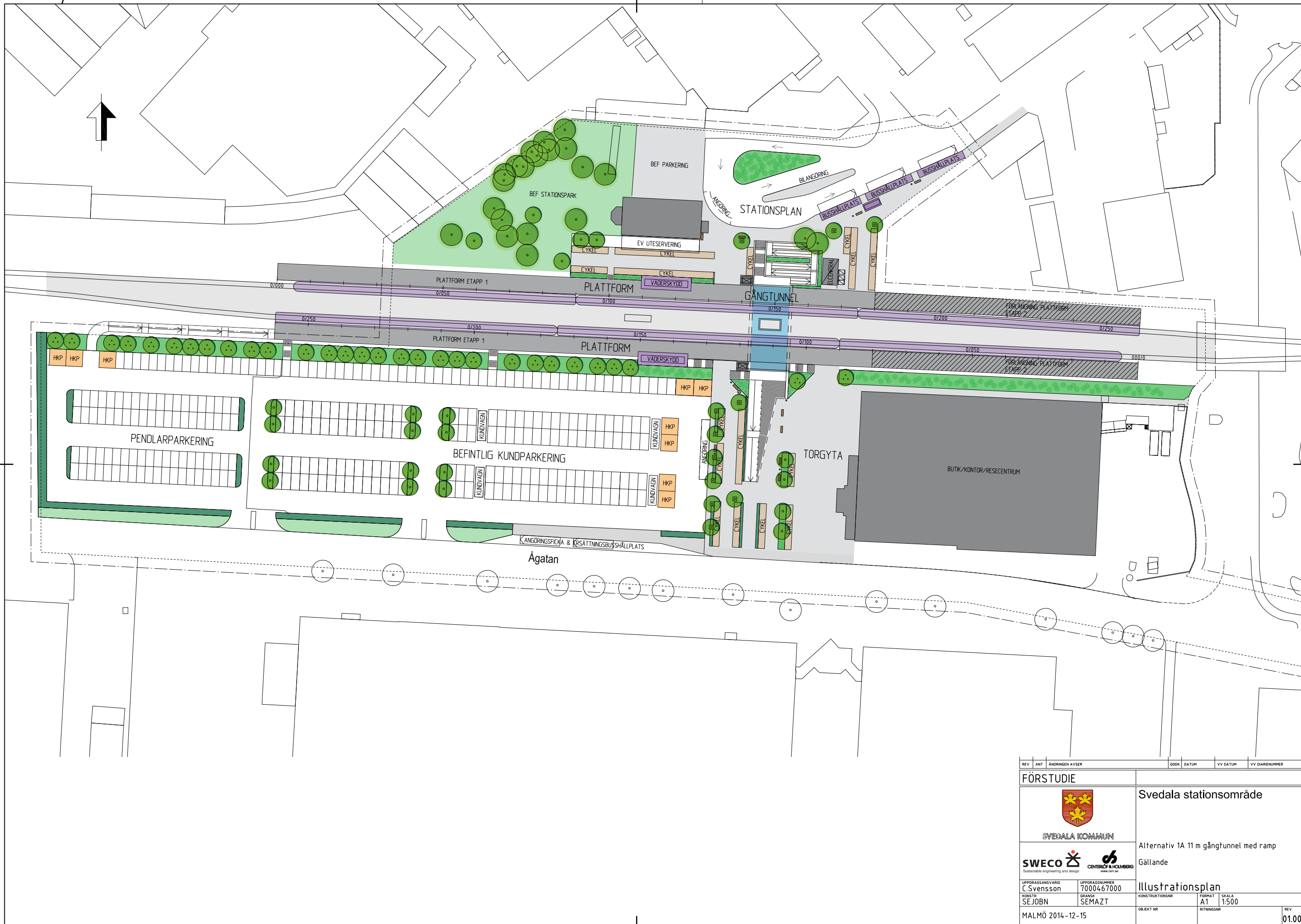
| REV                                                                                                     | ANT | ÄNDRINGEN AVSER              | GODK                                               | DATUM             | VV DATUM     | VV DIARIENUMMER |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|-----------------|
| FÖRSTUDIE                                                                                               |     |                              |                                                    |                   |              |                 |
| <br>SVEDALA KOMMUN |     |                              | Svedala stationsområde                             |                   |              |                 |
| <br>SWECO          |     |                              | Alternativ 1A 11 m gångtunnel med ramp<br>Gällande |                   |              |                 |
| UPPDRAGSANSVARIG<br>C.Svensson                                                                          |     | UPPDRAGSNUMMER<br>7000467000 |                                                    | Illustrationsplan |              |                 |
| KONSTR<br>SEJOBN                                                                                        |     | GRANSK<br>SEMAZT             |                                                    | KONSTRUKTIONSR    | FORMAT<br>A1 | SKALA<br>1:500  |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                        |     | OBJEKT NR                    |                                                    | RITNINGSR         |              | REV<br>01.00    |

Rev 01.00 2014-12-15 Svedala stationsområde. Illustrationsplan. Alternativ 1A. 11 m gångtunnel med ramp. Gällande. Svedala kommun. SWECO. SEJOBN. SEMAZT. 7000467000. C.Svensson. 2014-12-15.





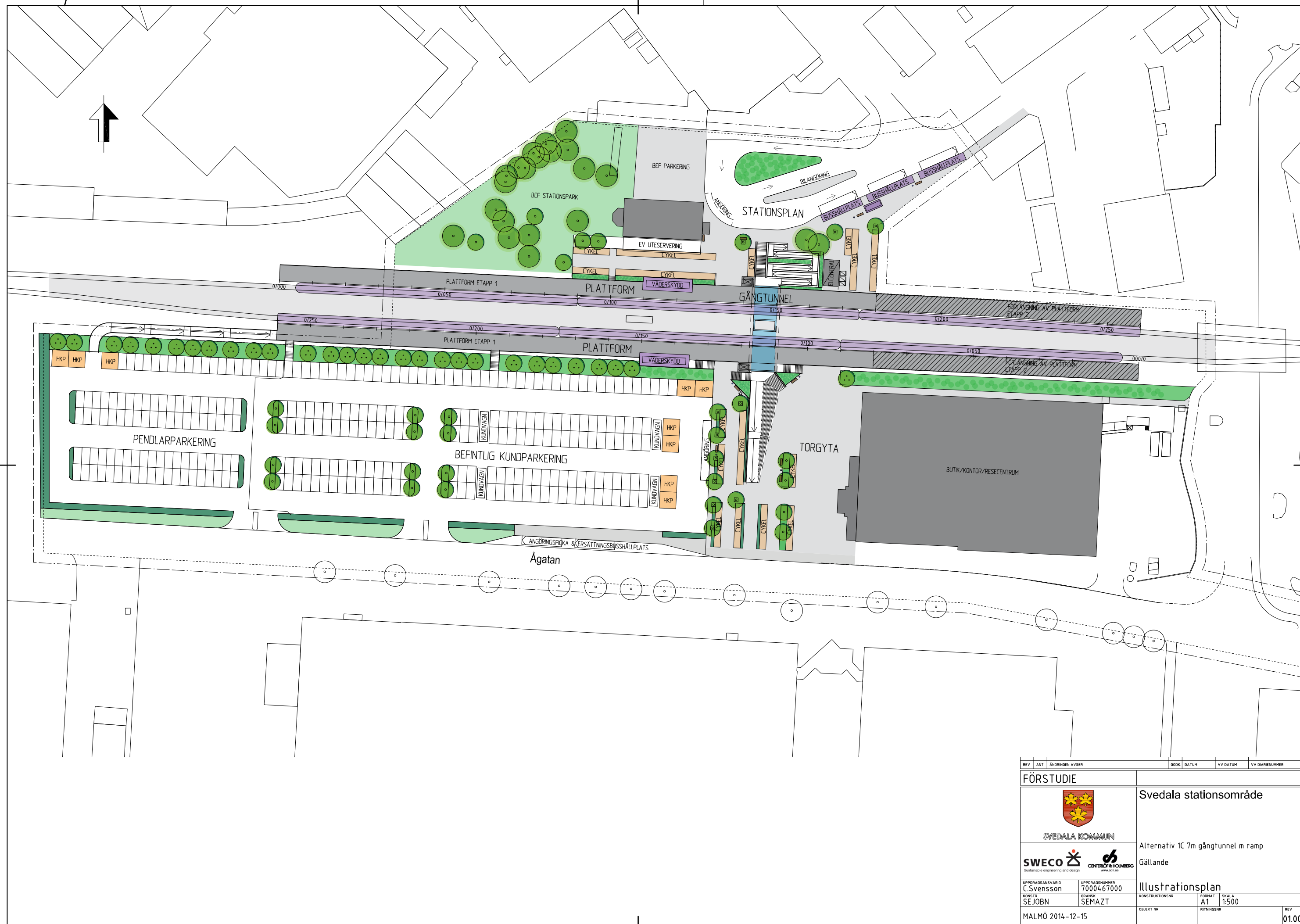




| REV                                                                                                                      | ANT | ÄNDRINGEN AVSER | GODK                                               | DATUM | VV DATUM | VV DIARIENUMMER |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|----------------------------------------------------|-------|----------|-----------------|
| FÖRSTUDIE                                                                                                                |     |                 |                                                    |       |          |                 |
| <br>SVEDALA KOMMUN                  |     |                 | Svedala stationsområde                             |       |          |                 |
| <br>UPPDRAGSANSVARIG<br>C. Svensson |     |                 | Alternativ 1A 11 m gångtunnel med ramp<br>Gällande |       |          |                 |
| <br>UPPDRAGSANSVARIG<br>SEJÖBN      |     |                 | Illustrationsplan                                  |       |          |                 |
| 7000467000                                                                                                               |     |                 | KONSTRUKTIONSR                                     |       |          |                 |
| SEMAZT                                                                                                                   |     |                 | FORMAT A1                                          |       |          |                 |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                                         |     |                 | SKALA 1:500                                        |       |          |                 |
|                                                                                                                          |     |                 | RITNINGSR                                          |       |          |                 |
|                                                                                                                          |     |                 | REV 01.00                                          |       |          |                 |

Rev: 01.00 2014-12-15 14:32





|                                                                                                                                             |     |                                     |                                                                                                                                         |                       |          |                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|-----------------|
| REV                                                                                                                                         | ANT | ANORDNING AVSE                      | GÖDK                                                                                                                                    | DATUM                 | VV DATUM | VV DIARIENUMMER |
| FÖRSTUDIE                                                                                                                                   |     |                                     |                                                                                                                                         |                       |          |                 |
| <br><b>SVEDALA KOMMUN</b>                              |     |                                     | <b>Svedala stationsområde</b>                                                                                                           |                       |          |                 |
| <br><b>SWECO</b><br>Sustainable engineering and design |     |                                     | <br><b>C. ERICSON &amp; HULTBERG</b><br>www.che.se |                       |          |                 |
| UPPGÄRDSANSVARIG<br><b>C. Svensson</b>                                                                                                      |     | UPPGÄRDSNUMMER<br><b>7000467000</b> | <b>Alternativ 1C 7m gångtunnel m ramp</b><br><br><b>Gällande</b>                                                                        |                       |          |                 |
| KONSTR<br><b>SE JOBN</b>                                                                                                                    |     | GRANSK<br><b>SEMAZT</b>             | <b>Illustrationsplan</b>                                                                                                                |                       |          |                 |
|                                                                                                                                             |     | KONSTRUKTIONSNR                     | FORMAT<br><b>A1</b>                                                                                                                     | SKALA<br><b>1:500</b> |          |                 |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                                                            |     | OBJEKT NR                           | RITNINGSNR                                                                                                                              | REV<br><b>01.00</b>   |          |                 |





| REV                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ANT | ÄNDRINGEN AVSER | GODK                                                 | DATUM        | VV DATUM       | VV DIARIENUMMER |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|------------------------------------------------------|--------------|----------------|-----------------|
| FÖRSTUDIE                                                                                                                                                                                                                                                                                          |     |                 |                                                      |              |                |                 |
| <div><br/>SVEDALA KOMMUN</div>                                                                                                                                                                                |     |                 | Svedala stationsområde                               |              |                |                 |
| <div><div><br/>SWECO<br/>Sustainable engineering and design</div><div><br/>CENTER OF HOLMBERG<br/>www.coh.se</div></div> |     |                 | Alternativ 3C 7m gångtunnel m trappa<br><br>Gällande |              |                |                 |
| UPPDRAGSANSVARIG<br>C.Svensson                                                                                                                                                                                                                                                                     |     |                 | UPPDRAGSNUMMER<br>7000467000                         |              |                |                 |
| KONSTR<br>SEJOBN                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |                 | ILLUSTRATIONSPLAN                                    |              |                |                 |
| GRANSK<br>SEMAZT                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |                 | KONSTRUKTIONSR                                       | FORMAT<br>A1 | SKALA<br>1:500 |                 |
| OBJEKT NR                                                                                                                                                                                                                                                                                          |     |                 | RITNINGSNR                                           |              | REV            |                 |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |                 |                                                      |              | 01.00          |                 |

Malmo 2014-12-15



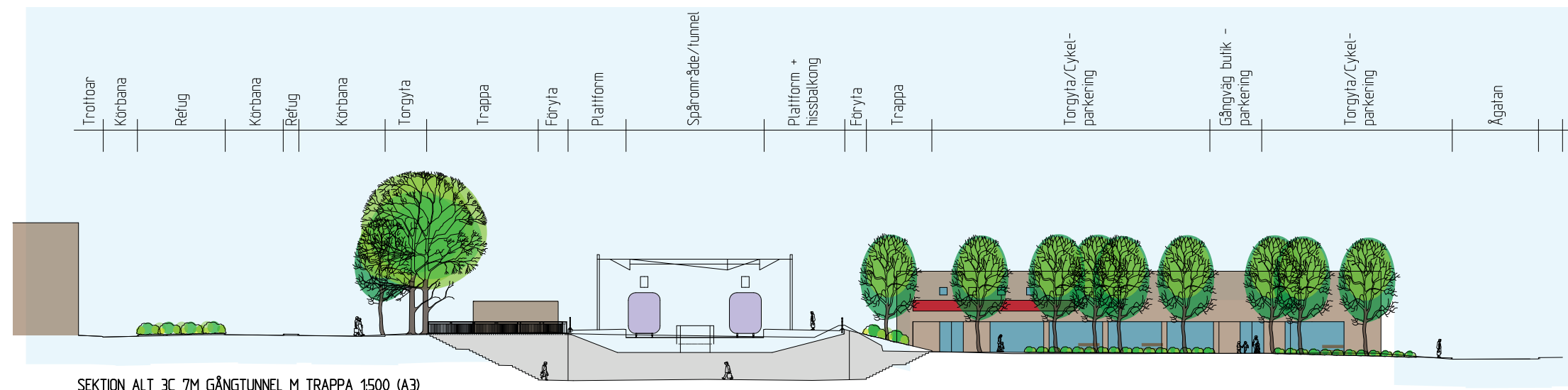
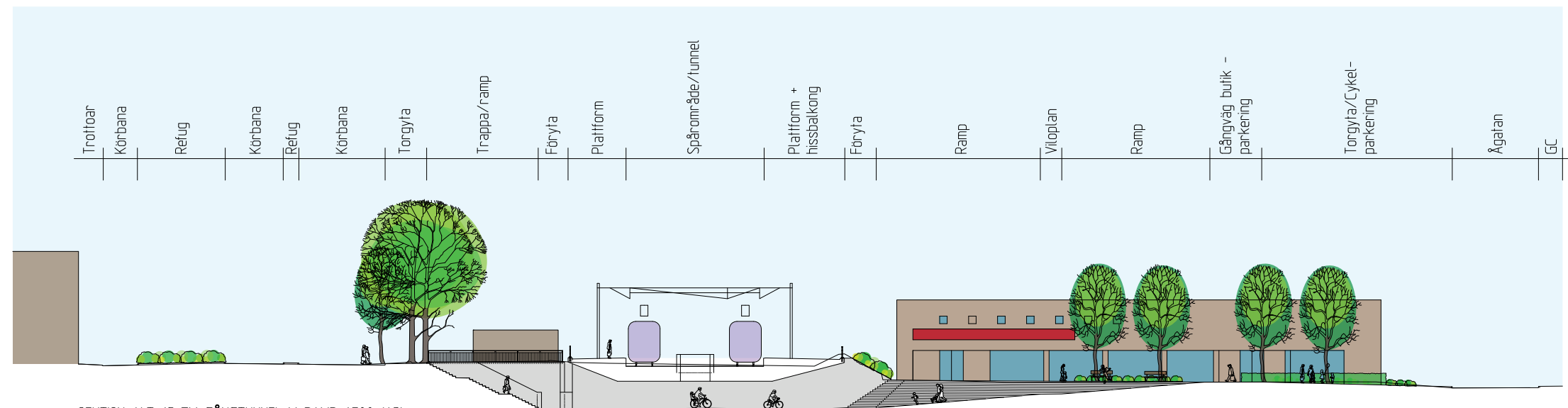


| REV                                                                                                                      | ANT | ÄNDRINGEN AVSER | GODK                                                 | DATUM | VV DATUM     | VV DIARIENUMMER |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|------------------------------------------------------|-------|--------------|-----------------|
| FÖRSTUDIE                                                                                                                |     |                 |                                                      |       |              |                 |
| <br>SVEDALA KOMMUN                  |     |                 | Svedala stationsområde                               |       |              |                 |
| <br>UPPDRAGSANSVARIG<br>C. Svensson |     |                 | Alternativ 4A<br>11 m gångtunnel med trappa och ramp |       |              |                 |
| <br>UPPDRAGSANSVARIG<br>SEJONN      |     |                 | Gällande                                             |       |              |                 |
| SEJONN                                                                                                                   |     |                 | Illustrationsplan                                    |       |              |                 |
| MALMÖ 2014-12-15                                                                                                         |     |                 | KONSTRUKTIONSR<br>SEMAZT                             |       | FORMAT<br>A1 | SKALA<br>1:500  |
|                                                                                                                          |     |                 | OBJEKT NR                                            |       | RITNINGSR    | REV<br>01.00    |

Rev: 2014-12-15 11:16:32



|                                                                                                                                                  |     |                 |                                                                                                                                           |       |                     |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------|-----------------------|
| REV                                                                                                                                              | ANT | ÄNDRINGEN AVSER | GOOD                                                                                                                                      | DATUM | VV DATUM            | VV DIARIENUMMER       |
| FÖRSTUDIE                                                                                                                                        |     |                 |                                                                                                                                           |       |                     |                       |
|  <p><b>SVEDALA KOMMUN</b></p>                               |     |                 | <p><b>Svedala stationsområde</b></p>                                                                                                      |       |                     |                       |
|  <p><b>SWECO</b><br/>Sustainable engineering and design</p> |     |                 |  <p><b>CERILÖF &amp; HOLMBERG</b><br/>www.coh.se</p> |       |                     |                       |
| UPPDRAGSAVSVARIG<br><b>C.Svensson</b>                                                                                                            |     |                 | UPPDRAGSNUMMER<br><b>7000467000</b>                                                                                                       |       |                     |                       |
| KONSTR<br><b>SEJOBN</b>                                                                                                                          |     |                 | GRANSK<br><b>SEMAZT</b>                                                                                                                   |       |                     |                       |
| MALMÖ 2018-12-15                                                                                                                                 |     |                 | <p><b>Gällande</b></p> <p><b>Principsektioner</b></p>                                                                                     |       |                     |                       |
| OBJEKT NR                                                                                                                                        |     |                 | KONSTRUKTIONSR                                                                                                                            |       | FORMAT<br><b>A3</b> | SKALA<br><b>1:500</b> |
|                                                                                                                                                  |     |                 | RITNINGSR                                                                                                                                 |       | REV                 |                       |
|                                                                                                                                                  |     |                 |                                                                                                                                           |       | <b>01.00</b>        |                       |

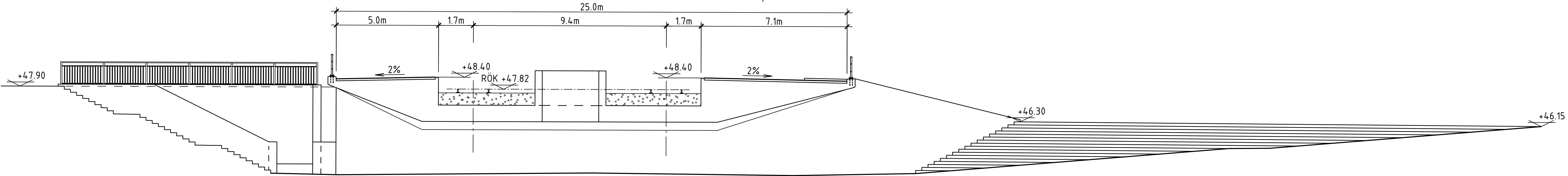


|                                                                                                                                             |     |                 |                                                                                                                                  |       |                     |                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------|-----------------------|
| REV                                                                                                                                         | ANT | ÄNDRINGEN AVSER | GOOD                                                                                                                             | DATUM | VV DATUM            | VV DIARIENUMMER       |
| FÖRSTUDIE                                                                                                                                   |     |                 |                                                                                                                                  |       |                     |                       |
| <br><b>SVEDALA KOMMUN</b>                              |     |                 | <b>Svedala stationsområde</b>                                                                                                    |       |                     |                       |
| <br><b>SWECO</b><br>Sustainable engineering and design |     |                 | <br><b>CENTER OF HOLMBERG</b><br>www.coh.se |       |                     |                       |
| UPPDRAGSANSVARIG<br><b>C.Svensson</b>                                                                                                       |     |                 | UPPDRAGSNUMMER<br><b>7000467000</b>                                                                                              |       |                     |                       |
| KONSTR<br><b>SEJOBN</b>                                                                                                                     |     |                 | GRANSK<br><b>SEMAZT</b>                                                                                                          |       |                     |                       |
| MALMÖ 2018-12-15                                                                                                                            |     |                 | <b>Gällande</b><br><b>Principsektioner</b>                                                                                       |       |                     |                       |
| OBJEKT NR                                                                                                                                   |     |                 | KONSTRUKTIONSR                                                                                                                   |       | FORMAT<br><b>A3</b> | SKALA<br><b>1:500</b> |
|                                                                                                                                             |     |                 | RITNINGSR                                                                                                                        |       | REV                 |                       |
|                                                                                                                                             |     |                 |                                                                                                                                  |       | <b>01.00</b>        |                       |

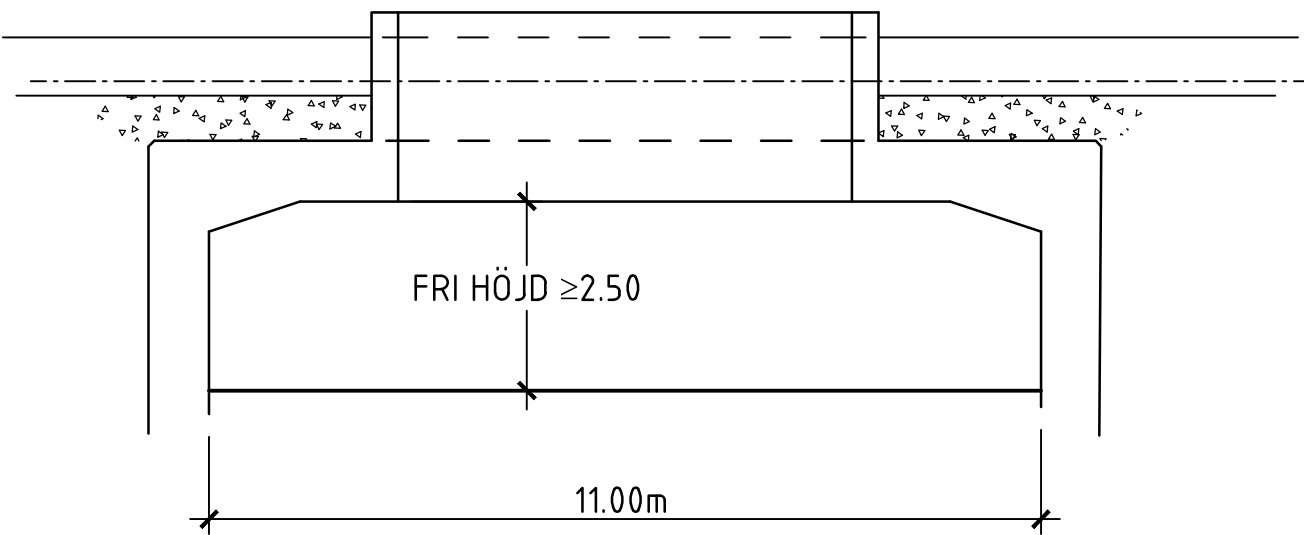


0  
drilling: P:\7301\7000467\000\08\_Arbeitsmr\_r\in\1\L\Sektioner.dwg Skapad av: Arnborg Maria 2014-12-11 14:05



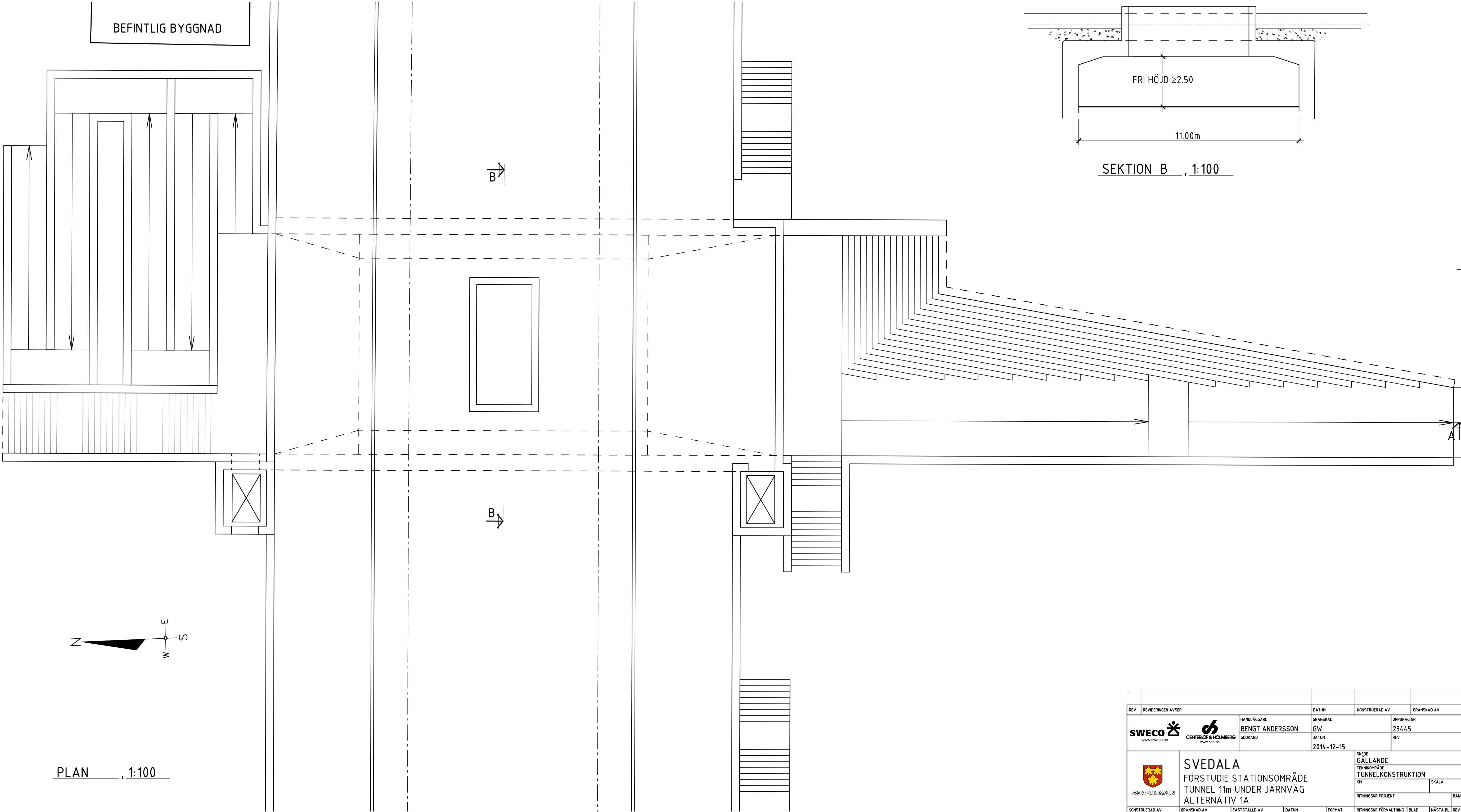


SEKTION A , 1:100

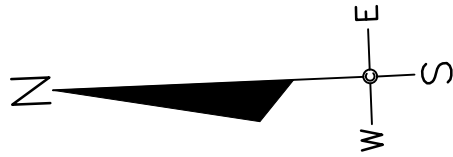


SEKTION B , 1:100

STATIONSPLAN



PLAN , 1:100

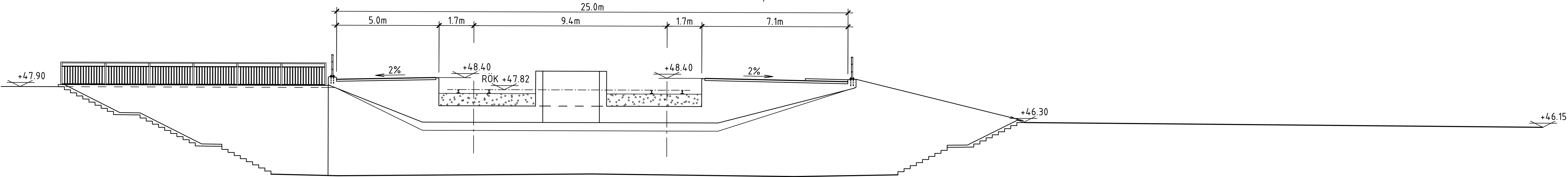


XREF: ..Modell\001234\45.dwg  
RITNING: 0:\Proj\234\1234\5 - Svedala Förstudie stationsområdet\Car\K\Bilder\1234\500.dwg JML 2014-12-11 09:56

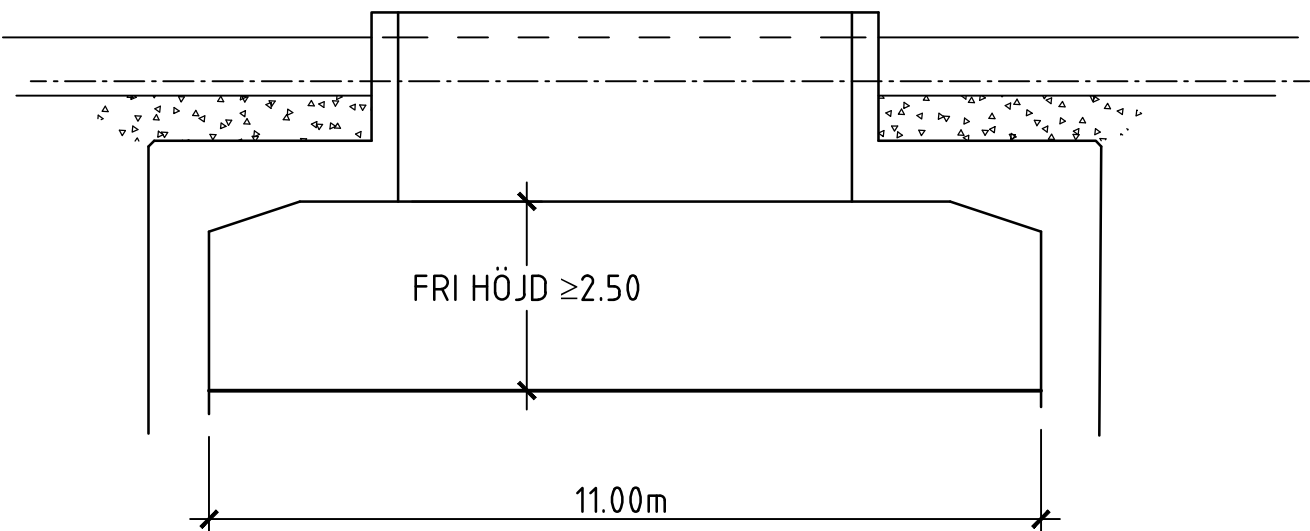
0 1:100 5 10 0 150 1 2 3 4 5 0 120 1 2 ANGIVNA SKALOR GÄLLER FÖR RITNINGSFORMAT A1

|                        |                                |                     |                                                        |              |
|------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------|--------------|
| REV                    | REVIDERINGEN AVSER             | DATUM               | KONSTRUERAD AV                                         | GRANSKAD AV  |
| SWECO                  | HANDLÄGGARE<br>BENGT ANDERSSON | GRANSKAD<br>GW      | UPPDRAG NR<br>23445                                    | REV          |
| SWEDALIA               | GODKÄND                        | DATUM<br>2014-12-15 | SKED<br>GÄLLANDE<br>TEKNIKOMRÅDE<br>TUNNELKONSTRUKTION | SKALA        |
| KONSTRUERAD AV         | GRANSKAD AV                    | FASTSTÄLLD AV       | DATUM                                                  | FORMAT<br>A1 |
| RITNINGENS FÖRVALTNING | BLAD<br>001                    | NÄSTA BL<br>002     | REV<br>01.00                                           | BANDEL       |



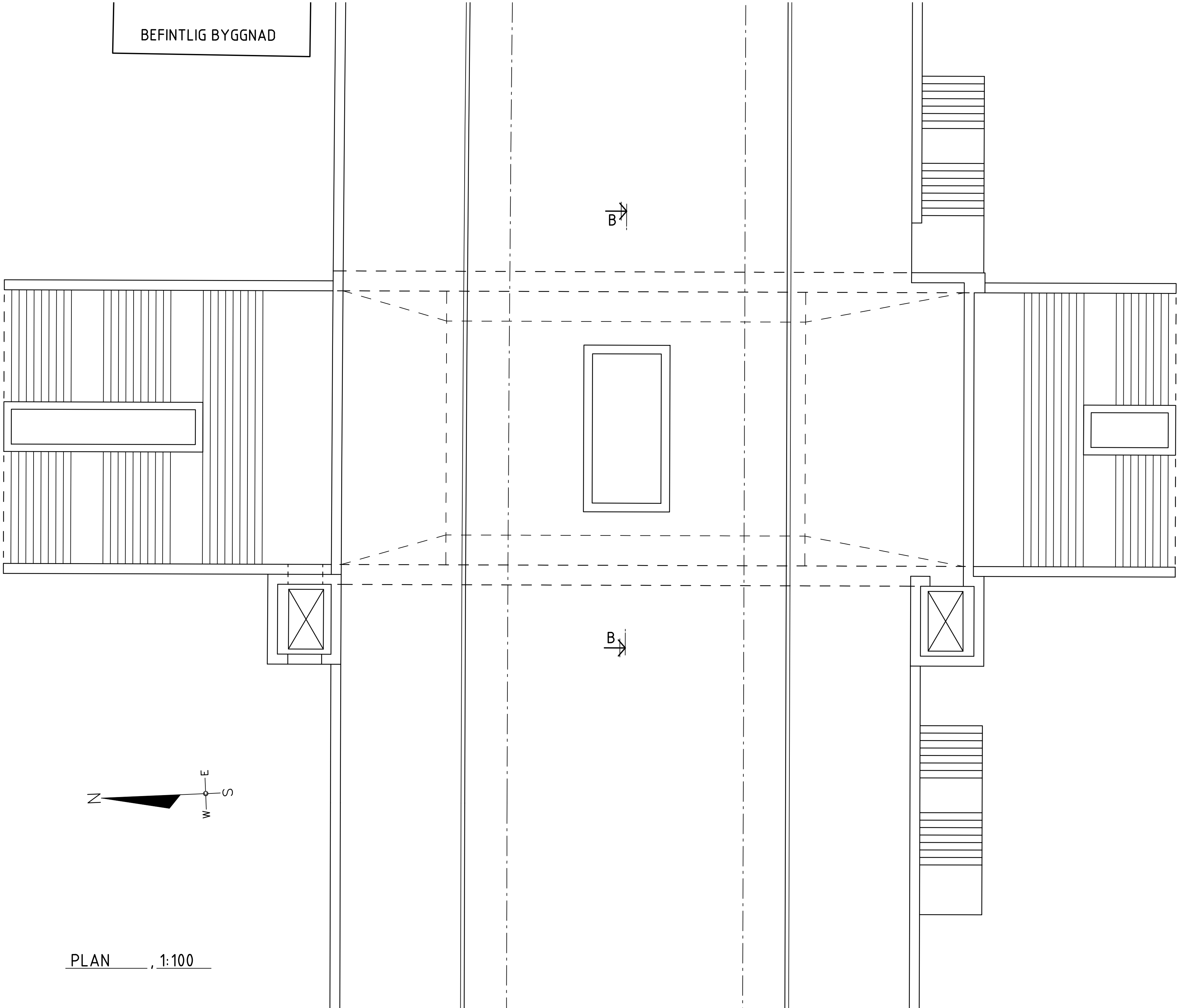


SEKTION A , 1:100

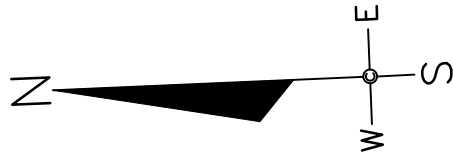


SEKTION B , 1:100

STATIONSPLAN



PLAN , 1:100

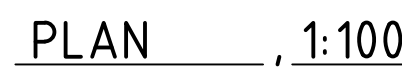
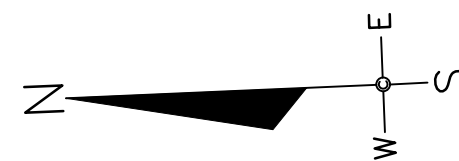
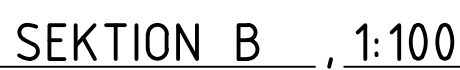


XREF: ..Modell\00234\45.dwg  
RITNING: 0:\Proj\234\12345 - Svedala Förstudie stationsområdet\Car\K\Bilder\1234\5002.dwg JMU 2014-12-11 10:03

0 1:100 5 10 0 150 1 2 3 4 5 0 120 1 2 ANGIVNA SKALOR GÄLLER FÖR RITNINGSFORMAT A1

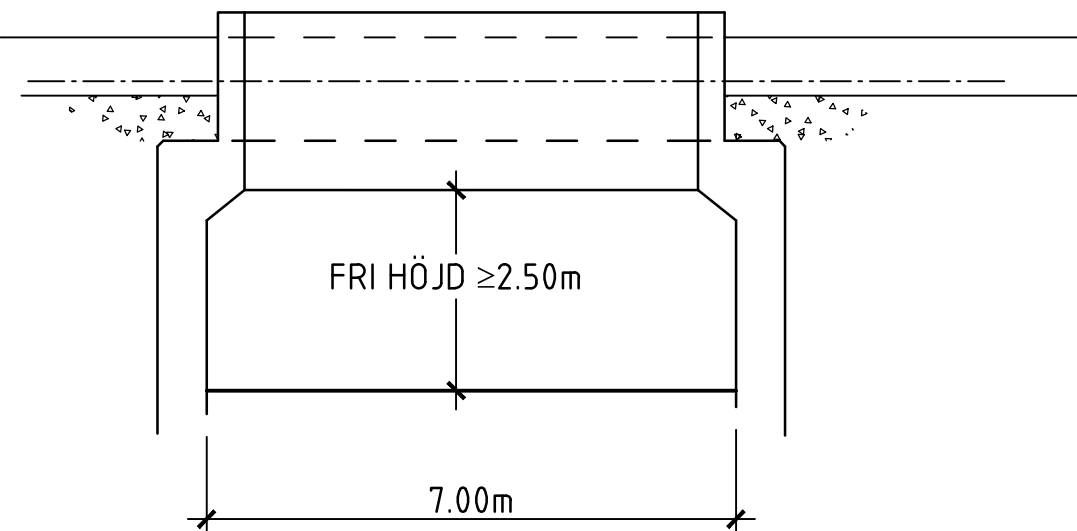
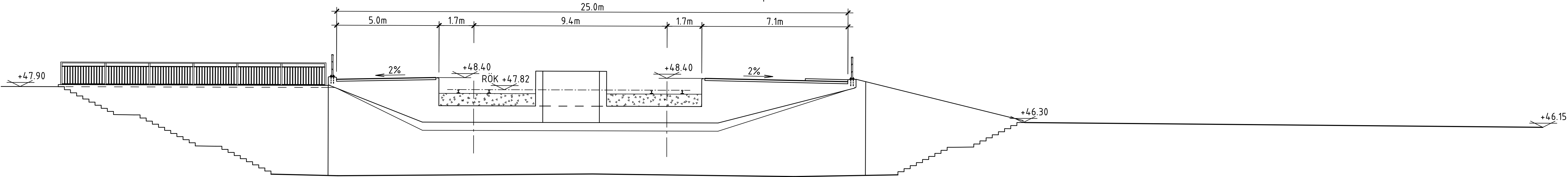
|                        |                                |                     |                                                    |              |
|------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------|--------------|
| REV                    | REVIDERINGEN AVSER             | DATUM               | KONSTRUERAD AV                                     | GRANSKAD AV  |
| SWECO                  | HANDLÄGGARE<br>BENGT ANDERSSON | GRANSKAD<br>GW      | UPPDRAG NR<br>23445                                | REV          |
| SWEDALA                | GODKÄND                        | DATUM<br>2014-12-15 | SKED<br>GÄLLANDE<br>TEKNISKT<br>TUNNELKONSTRUKTION | SKALA        |
| KONSTRUERAD AV         | GRANSKAD AV                    | FASTSTÄLLD AV       | DATUM                                              | FORMAT<br>A1 |
| RITNINGENS FÖRVALTNING | BLAD<br>002                    | NÄSTA BL<br>003     | REV<br>01.00                                       | BANDEL       |



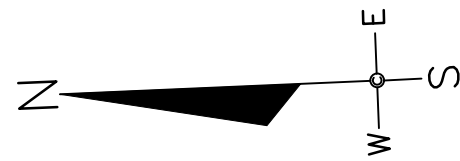
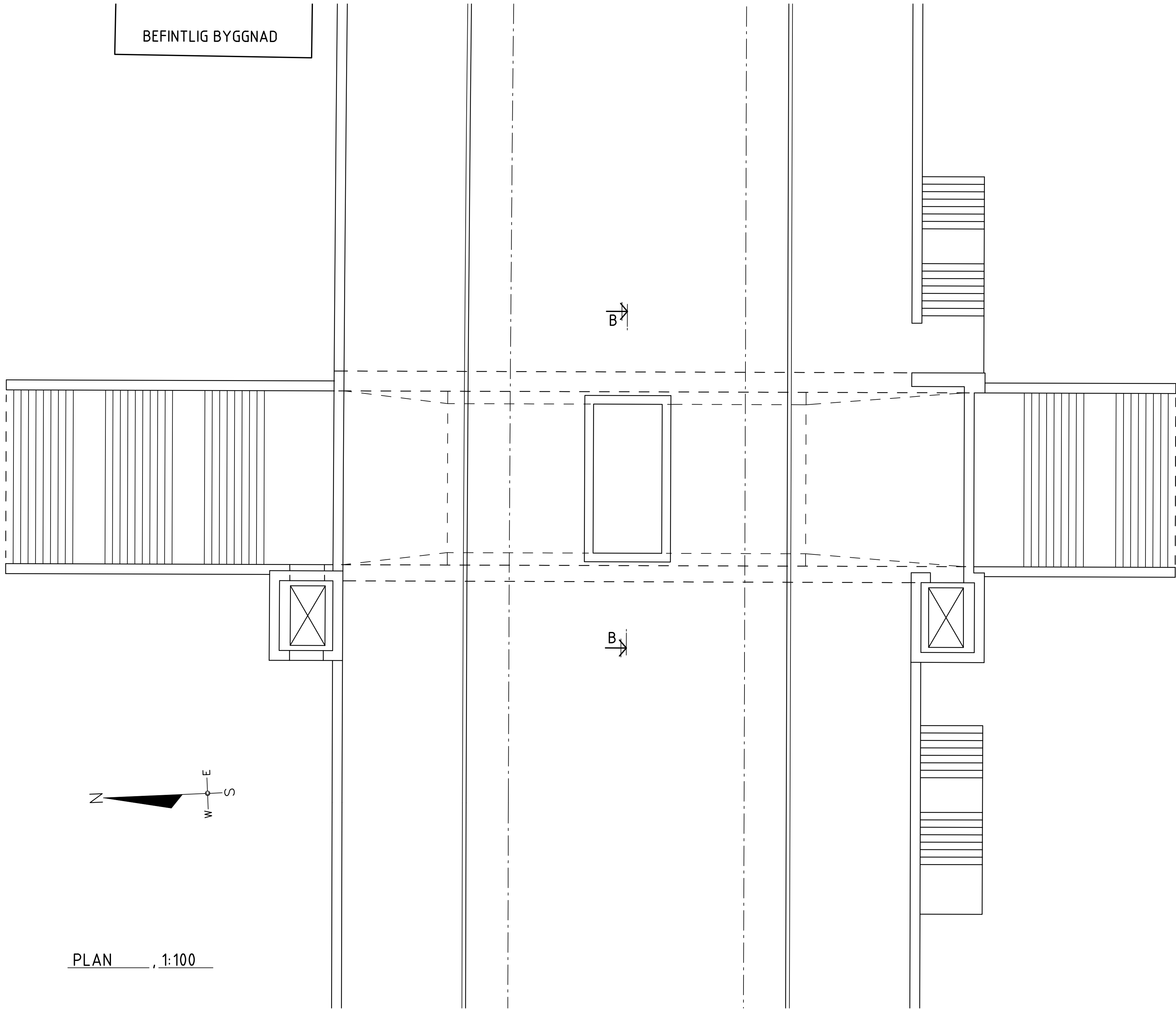


|                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                  |  |                                                  |  |                                                                                |  |                                   |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| REV                                                                                                                                  |  | REVIDERINGS AVSER                                                                                                                                |  | DATUM                                            |  | KONSTRUERAD AV                                                                 |  | GRANSKAD AV                       |  |
| <br><b>SWECO</b><br><small>WWW.SWECO.SE</small> |  | <br><b>CENTROTECH HÖRNBURG</b><br><small>WWW.CCH.DE</small> |  | HANDLÄGGARE<br><b>BENGT ANDERSSON</b><br>GODKÄND |  | GRANSKAD<br><b>GW</b><br>DATUM<br><b>2014-12-15</b>                            |  | UPPDRAG NR<br><b>23445</b><br>REV |  |
| <br><b>SVEDALA KOMMUN</b>                       |  | <b>SVEDALA</b><br><b>FÖRSTUDIE STATIONSOMRÅDE</b><br><b>TUNNEL 7m UNDER JÄRNVÄG</b><br><b>ALTERNATIV 1C</b>                                      |  |                                                  |  | SÄKER<br><b>GÄLLANDE</b><br>TEKNISKA FRÅGOR<br><b>TUNNELKONSTRUKTION</b><br>KH |  |                                   |  |
| KONSTRUERAD AV                                                                                                                       |  | GRANSKAD AV                                                                                                                                      |  | FASTSTÄLLD AV                                    |  | DATUM                                                                          |  | FORMAT<br><b>A1</b>               |  |
|                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                  |  |                                                  |  | RITNINGENS FÖRVALTNING<br>003                                                  |  | NÄST I A.B.<br>0100               |  |
|                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                  |  |                                                  |  | RITNINGENS PROJEKT<br>003                                                      |  | BAND<br>0100                      |  |





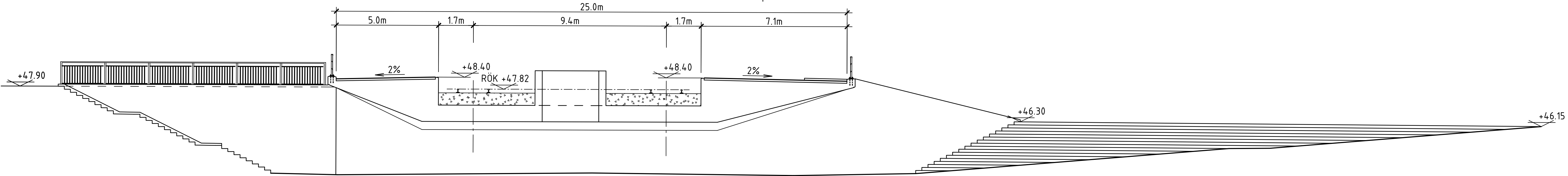
STATIONSPLAN



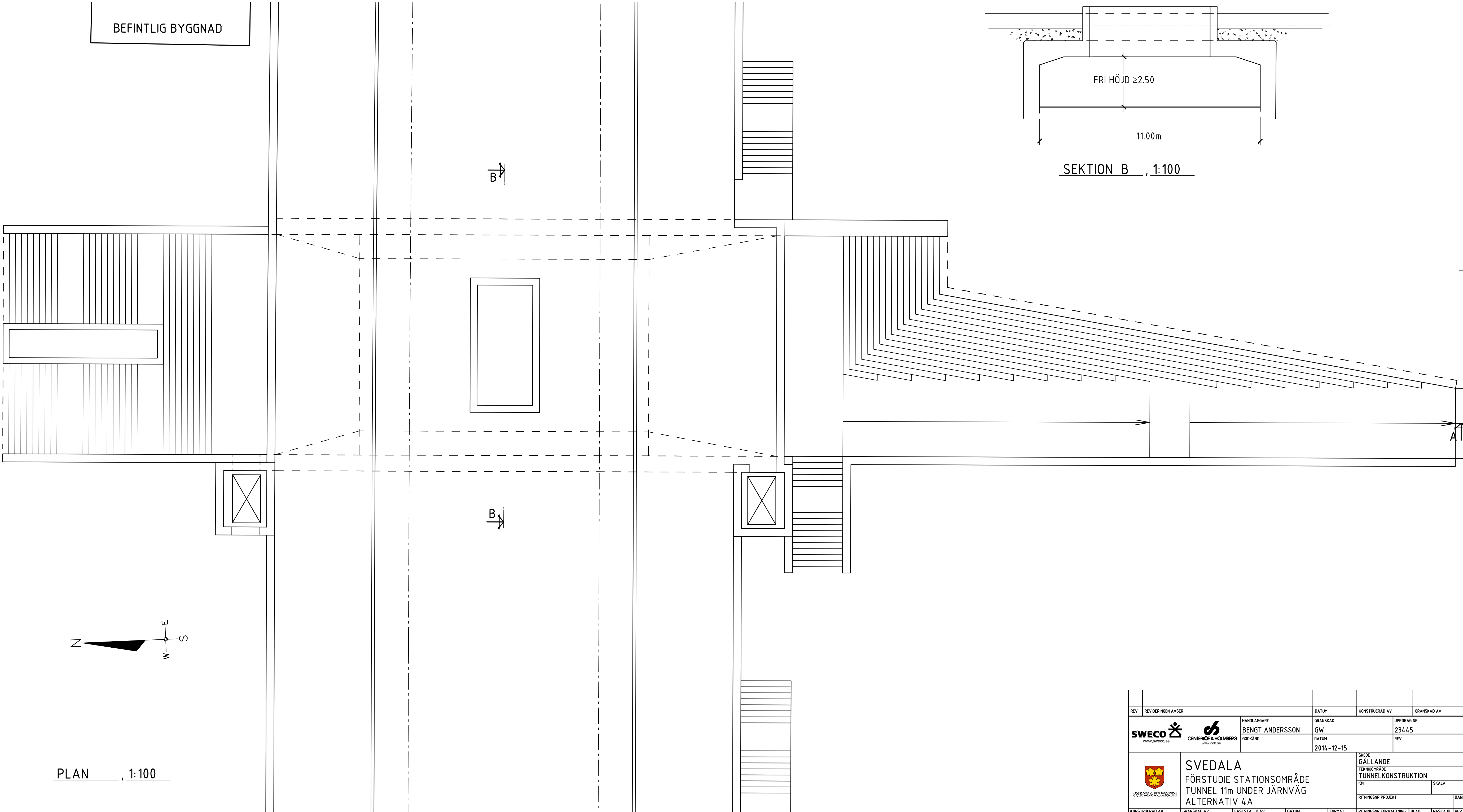
|                                                                        |                    |               |                |             |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------|----------------|-------------|
| REV                                                                    | REVIDERINGEN AVSER | DATUM         | KONSTRUERAD AV | GRANSKAD AV |
| SWECO                                                                  | BENGT ANDERSSON    | GW            | 23445          |             |
| SWEDALA                                                                | BENGT ANDERSSON    | GW            | 23445          |             |
| KONSTRUERAD AV                                                         | GRANSKAD AV        | FASTSTÄLLD AV | DATUM          | FORMAT      |
|                                                                        |                    |               | 2014-12-15     | A1          |
| SVEDELA FÖRSTUDIE STATIONSOMRÅDE TUNNEL 7m UNDER JÄRNVÄG ALTERNATIV 3C |                    |               | SKALA          |             |
| RITNINGENS FÖRVALTNING                                                 |                    |               | BLAD           | NÄSTA BL    |
| 004                                                                    |                    |               | 005            | 01.00       |

ANGIVNA SKALOR GÄLLER FÖR RITNINGSFORMAT A1

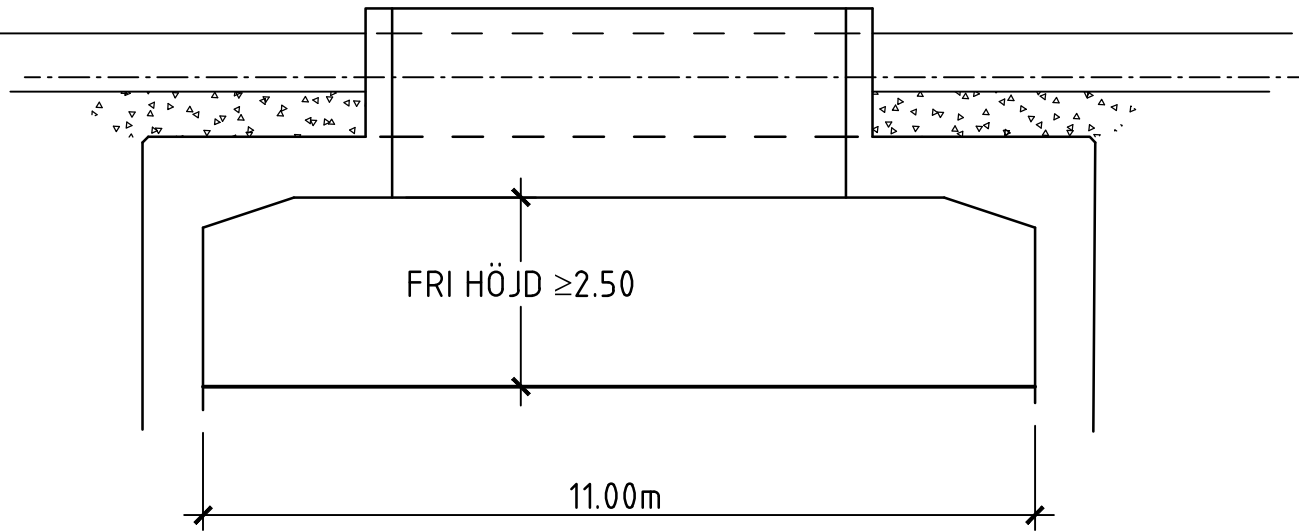




SEKTION A , 1:100



PLAN , 1:100



SEKTION B , 1:100

XREF: ..Modell\05234\45.dwg  
RITNING: 0:\Pro\234\234\05 - Svedala Förstudie stationsområdet\Car\K\Bilder\234\5005.dwg JMU 2014-12-11 10:07

STATIONSPLAN

0 1:100 5 10 0 150 1 2 3 4 5 0 120 1 2 ANGIVNA SKALOR GÄLLER FÖR RITNINGSFORMAT A1

|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  |                        |  |             |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------|--|------------------------|--|-------------|--|
| REV                                                                                                     |  | REVIDERINGEN AVSER                                                                    |  | DATUM           |  | KONSTRUERAD AV         |  | GRANSKAD AV |  |
| SWECO                                                                                                   |  |  |  | HANDLÄGGARE     |  | GRANSKAD               |  | UPPDRAG NR  |  |
| WWW.SWECO.SE                                                                                            |  | CENTROF & HOLMBERG                                                                    |  | BENGT ANDERSSON |  | GW                     |  | 23445       |  |
|                                                                                                         |  | WWW.CENTF.HOL                                                                         |  | GÖRKAND         |  | DATUM                  |  | REV         |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | 2014-12-15             |  |             |  |
| <br>SVEDALA KOMMUN |  | SVEDALA<br>FÖRSTUDIE STATIONSOMRÅDE<br>TUNNEL 11m UNDER JÄRNVÄG<br>ALTERNATIV 4A      |  |                 |  | SKED                   |  |             |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | GÄLLANDE               |  |             |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | TEKNIKOMRÅDE           |  |             |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | TUNNELKONSTRUKTION     |  |             |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | RITNINGEN PROJEKT      |  | SKALA       |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | RITNINGENS FÖRVALTNING |  | BAND        |  |
| KONSTRUERAD AV                                                                                          |  | GRANSKAD AV                                                                           |  | FASTSTÄLLD AV   |  | DATUM                  |  | FORMAT      |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | A1                     |  |             |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | RITNINGENS FÖRVALTNING |  | BLAD        |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  | 005                    |  | NÄSTA BL    |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  |                        |  | REV         |  |
|                                                                                                         |  |                                                                                       |  |                 |  |                        |  | 01.00       |  |

## TDOK 2011:192 Underlagskalkyl

## Inmatningsformulär - Sidhuvud

|                                                    |                                  |
|----------------------------------------------------|----------------------------------|
| Objektnamn:                                        | Förstudie Svedala Stationsområde |
| Objektnr:                                          |                                  |
| Uppdragsnamn:                                      | FS Svedala Stationsområde        |
| Uppdrag nr:                                        | 7000467000                       |
| Är projektet en delmängd av planobjektet? (Ja/Nej) |                                  |
| Skede:                                             | Förstudie                        |

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| Prisnivå: (ÅÅÅÅ-MM)     | 2015-01    |
| Upprättad: (ÅÅÅÅ-MM-DD) | 2014-11-21 |
| Rev.datum: (ÅÅÅÅ-MM-DD) | 2015-09-11 |

|                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| Distrikt:                     |                 |
| Uppdragsledare:               | Carl Svensson   |
| Dokumentationen upprättad av: | Emanuil Tsoutas |



|                                         |                       |                                               |
|-----------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|
| Uppdragsnamn: FS Svedala Stationsområde | Prisnivå: 2015-01     | Distrikt:                                     |
| Uppdrag nr: 7000467000                  | Upprättad: 2014-11-21 | Uppdragsledare: Carl Svensson                 |
| Skede: Förstudie                        | Rev.datum: 2015-09-11 | Dokumentationen upprättad av: Emanuil Tsoutas |

| Kalkylsammanställning nivå 1: 1A 11 m gångtunnel m ramp                                                                                                      |                                            |            |                   |                          |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------|-------------------|--------------------------|------------|
| Kostnadsbedömning alla år                                                                                                                                    |                                            |            |                   |                          |            |
| BLOCK                                                                                                                                                        | BESKRIVNING                                | KOSTNAD    | VARIANS           | PRIO/<br>KALKYL-<br>RISK | ANMÄRKNING |
| 1                                                                                                                                                            | PROJEKTADMINISTRATION                      | 8 274 986  | 2 022 268 012 576 | 32%                      |            |
| 2                                                                                                                                                            | UTREDNING & PLANERING                      | 1 012 245  | 906 463 175       | 0%                       |            |
| 3                                                                                                                                                            | PROJEKTERING                               | 8 399 055  | 990 902 261 530   | 15%                      |            |
| 4                                                                                                                                                            | MARK & FASTIGHETSINLÖSEN                   | 0          | 0                 | 0%                       |            |
| 5                                                                                                                                                            | MILJÖÅTGÄRDER                              | 622 449    | 90 646 317 493    | 1%                       |            |
| 6                                                                                                                                                            | MARK & ANLÄGGNINGSARBETEN                  |            |                   |                          |            |
| 6.1                                                                                                                                                          | STATIONSPLAN (exkl tunnelanslutningar)     | 4 370 535  | 31 099 884 495    | 0%                       |            |
| 6.2                                                                                                                                                          | GÅNGTUNNEL                                 | 13 936 490 | 446 865 360 157   | 7%                       |            |
| 6.3                                                                                                                                                          | ANSLUTANDE YTOR inkl södra torgytan        | 12 509 447 | 786 089 432 304   | 12%                      |            |
| 6.4                                                                                                                                                          | PENDLARPARKERING OCH ANGÖRINGSPLATS ÅGATAN | 4 339 937  | 153 937 392 993   | 2%                       |            |
| 6.5                                                                                                                                                          | PLATTFORMAR                                | 29 426 441 | 1 664 290 897 907 |                          |            |
| 6.6                                                                                                                                                          | KONTAKTLEDNING                             | 920 408    | 11 562 030 293    |                          |            |
| 7                                                                                                                                                            | PROJEKTUNIKA ÅTG INKL ARKEOLOGI & DoU      | 0          | 0                 | 0%                       |            |
| 8                                                                                                                                                            | ÖVERLÄMNANDE & AVSLUT                      | 1 220 408  | 11 562 030 293    | 0%                       |            |
| 9                                                                                                                                                            | GENERELLA OSÄKERHETER                      | 8 612 571  | 184 992 484 680   | 3%                       |            |
| <b>TOTALKOSTNAD 50 % SANNOLIKHET (kr): 93 644 970 6 395 122 567 898 100%</b><br>OSÄKERHET 1-STD.AVV. (kr): +/- 2 528 858<br>OSÄKERHET 1-STD.AVV. (%): +/- 3% |                                            |            |                   |                          |            |

|                                         |                       |                                               |
|-----------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|
| Uppdragsnamn: FS Svedala Stationsområde | Prisnivå: 2015-01     | Distrikt:                                     |
| Uppdrag nr: 7000467000                  | Upprättad: 2014-11-21 | Uppdragsledare: Carl Svensson                 |
| Skede: Förstudie                        | Rev.datum: 2015-09-11 | Dokumentationen upprättad av: Emanuil Tsoutas |

| Kalkylsammanställning nivå 2: 1A 11 m gångtunnel m ramp |                                                                   |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------|-------|------------|-----------|------------|--------------|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|------------|
| Kostnadsbedömning alla år                               |                                                                   |       |       | Kostnad    |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
| BLOCK                                                   | BESKRIVNING                                                       | ENHET | MÄNGD | MIN        | TROLIG    | MAX        | VIKTAT MEDEL | KOSTNAD   | STD.AVV.          | VARIANS           | PRIO/ KALKYL-RISK | ANMÄRKNING |
| 1                                                       | PROJEKTADMINISTRATION                                             |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|                                                         | Förstudie                                                         |       | 1     | 60 000     | 70 000    | 80 000     | 70 000       | 70 000    | 4 301             | 18 499 248        | 0%                |            |
|                                                         | Systemhandling, Bygghandling, Genomförande (inkl byggplatsuppfölj |       | 1     | 5 290 056  | 7 935 085 | 11 902 627 | 8 204 986    | 8 204 986 | 1 422 058         | 2 022 249 513 328 | 63%               |            |
|                                                         | Summa:                                                            |       |       |            |           |            |              | 8 274 986 |                   | 2 022 268 012 576 |                   |            |
| 2                                                       | UTREDNING & PLANERING                                             |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|                                                         | Förstudie - Konsultkostnad                                        |       | 1     | 960 000    | 1 000 000 | 1 100 000  | 1 012 245    | 1 012 245 | 30 108            | 906 463 175       | 0%                |            |
|                                                         | Summa:                                                            |       |       |            |           |            |              | 1 012 245 |                   | 906 463 175       |                   |            |
| 3                                                       | PROJEKTERING                                                      |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|                                                         | Projektering - Konsultkostnad Systemhandling, Bygghandling/FFU    |       | 1     | 5 290 056  | 6 612 571 | 9 918 856  | 7 017 422    | 7 017 422 | 995 441           | 990 902 261 530   | 31%               |            |
|                                                         | FFU för Totalentr.                                                |       | 1     | 500 000    | 800 000   | 1 200 000  | 820 408      | 820 408   | 150 538           | 22 661 579 373    | 1%                |            |
|                                                         | Utredning, och projektering under byggskede                       |       | 1     | 300 000    | 500 000   | 1 000 000  | 561 224      | 561 224   | 150 538           | 22 661 579 373    | 1%                |            |
|                                                         | Summa:                                                            |       |       |            |           |            |              | 8 399 055 |                   | 990 902 261 530   |                   |            |
| 8                                                       | ÖVERLÄMNANDE & AVSLUT                                             |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|                                                         | Besiktningar inkl FH                                              |       | 1     | 1 000 000  | 1 200 000 | 1 500 000  | 1 220 408    | 1 220 408 | 107 527           | 11 562 030 293    | 0%                |            |
|                                                         | Summa:                                                            |       |       |            |           |            |              | 1 220 408 |                   | 11 562 030 293    |                   |            |
| 9                                                       | GENERELLA OSÄKERHETER                                             |       |       |            |           |            |              |           |                   |                   |                   |            |
|                                                         | 9.1 Lokalt marknadsläge & resurser (obligatorisk)                 |       |       |            |           |            | 0            | 0         | 0                 | 0                 | 0%                |            |
|                                                         | 9.2 Lagar o regelverk (obligatorisk)                              |       |       |            |           |            | 0            | 0         | 0                 | 0                 | 0%                |            |
|                                                         | 9.3 Trafikverket/projektet (obligatorisk) avser 9.1-9.5           |       | 1     | 1 000 000  | 2 000 000 | 3 000 000  | 2 000 000    | 2 000 000 | 430 108           | 184 992 484 680   | 6%                |            |
|                                                         | 9.4 Opinion/omvärld (obligatorisk)                                |       |       |            |           |            | 0            | 0         | 0                 | 0                 | 0%                |            |
|                                                         | 9.5 Genomförandet (obligatorisk)                                  |       |       |            |           |            | 0            | 0         | 0                 | 0                 | 0%                |            |
|                                                         | 9.6 Tillägg under entreprenadtiden (10%)                          |       |       |            |           |            |              | 6 612 571 |                   |                   |                   |            |
|                                                         | Summa:                                                            |       |       |            |           |            |              | 8 612 571 |                   | 184 992 484 680   |                   |            |
| BRUTTOKOSTNAD 50 % SANNOLIKHET (kr):                    |                                                                   |       |       | 27 519 264 |           |            |              |           | 3 210 631 252 254 |                   | 101%              |            |



|                                         |                       |                                               |
|-----------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|
| Uppdragsnamn: FS Svedala Stationsområde | Prisnivå: 2015-01     | Distrikt:                                     |
| Uppdrag nr: 7000467000                  | Upprättad: 2014-11-21 | Uppdragsledare: Carl Svensson                 |
| Skede: Förstudie                        | Rev.datum: 2015-09-11 | Dokumentationen upprättad av: Emanuil Tsoutas |

| Kalkylsammanställning nivå 2:1A 11 m gångtunnel m ramp |                                                                      |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------|-------|---------|---------|-----------|--------------|-----------|----------|----------------|-------------------|------------|
| Kostnadsbedömning alla år                              |                                                                      |       |       | Kostnad |         |           |              |           |          |                |                   |            |
| BLOCK                                                  | BESKRIVNING                                                          | ENHET | MÄNGD | MIN     | TROLIG  | MAX       | VIKTAT MEDEL | KOSTNAD   | STD.AVV. | VARIANS        | PRIO/ KALKYL-RISK | ANMÄRKNING |
| 4                                                      | MARK & FASTIGHETSINLÖSEN                                             |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
|                                                        | Lantmäterikostnader                                                  | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | (fastighets-, anläggningsförrättning, tex. vägsamfälligheter)        |       |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Konsultkostnader                                                     | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | (Värderingskonsulter, resursförstärkning till , LMV)                 |       |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Ombudskostnader                                                      | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | (för markägare och för Trafikverket)                                 |       |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Planlagd mark (industri och bostadsfastighet)                        | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | (Inlösen, nyttjande,servitut)                                        |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
|                                                        | Byggnader                                                            | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | (jordbruk, planlagd mark)                                            |       |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Intrångsersättning                                                   | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Övrigt                                                               |       |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Summa:                                                               |       |       |         |         |           |              | 0         |          | 0              |                   |            |
| 5                                                      | MILJÖÅTGÄRDER                                                        |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
|                                                        | Bullerskyddsåtgärder                                                 | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Vibrationsåtgärder                                                   | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Föroreningar, saneringsarbeten, deponier inkl. asfalt                | omg   | 1     | 100 000 | 500 000 | 1 500 000 | 622 449      | 622 449   | 301 075  | 90 646 317 493 | 1%                |            |
|                                                        | Kompensationsåtgärder                                                | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Summa:                                                               |       |       |         |         |           |              | 622 449   |          | 90 646 317 493 |                   |            |
| 6                                                      | MARK & ANLÄGGNINGSGARBETEN                                           |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
| 6.1                                                    | STATIONSPLAN (exkl tunnelanslutningar)                               |       |       |         |         |           |              |           |          |                |                   |            |
|                                                        | Asfalterad yta                                                       | m²    | 1 350 | 600     | 700     | 750       | 690          | 931 224   | 43 548   | 1 896 462 019  | 0%                |            |
|                                                        | Belagd yta, vanliga plattor                                          | m²    | 250   | 700     | 875     | 900       | 844          | 211 097   | 10 753   | 115 620 303    | 0%                |            |
|                                                        | Belagd yta, finare beläggning                                        | m²    | 1340  | 1 000   | 1 200   | 1 500     | 1 220        | 1 635 347 | 144 086  | 20 760 781 593 | 0%                |            |
|                                                        | Räcke vid trappa                                                     | m     | 9     | 450     | 500     | 550       | 500          | 4 500     | 194      | 37 461         | 0%                |            |
|                                                        | Träd, högstam, 4x kl, 20-25                                          | st    | 3     | 4 000   | 5 000   | 7 000     | 5 204        | 15 612    | 1 935    | 3 746 098      | 0%                |            |
|                                                        | Skelettjord                                                          | m²    | 48    | 900     | 1 000   | 1 100     | 1 000        | 48 000    | 2 065    | 4 262 227      | 0%                |            |
|                                                        | Planteringsyta, perenner                                             | m²    | 162   | 400     | 500     | 600       | 500          | 81 000    | 6 968    | 48 549 428     | 0%                |            |
|                                                        | Kantsten                                                             | m     | 275   | 400     | 450     | 500       | 450          | 123 750   | 5 914    | 34 975 142     | 0%                |            |
|                                                        | Hållplatskantstöd                                                    | m     | 46    | 900     | 1 000   | 1 100     | 1 000        | 46 000    | 1 978    | 3 914 441      | 0%                |            |
|                                                        | Cykelparkeringar                                                     | st    | 271   | 150     | 200     | 300       | 210          | 56 965    | 8 742    | 76 421 436     | 0%                |            |
|                                                        | Väderskydd busshållplats                                             | st    | 1     | 500 000 | 600 000 | 900 000   | 640 816      | 640 816   | 86 022   | 7 399 699 387  | 0%                |            |
|                                                        | Belysning, stolpe enkel arm                                          | -     | 11    | 12000   | 15000   | 20000     | 15 408       | 169 490   | 18 925   | 358 145 450    | 0%                |            |
|                                                        | Kabel belysning                                                      | m     | 150   | 900     | 1000    | 1500      | 1 082        | 162 245   | 19 355   | 374 609 781    | 0%                |            |
|                                                        | Avvattnning                                                          | -     |       |         |         |           | 0            | 0         | 0        | 0              | 0%                |            |
|                                                        | Dagvattenbrunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                    | st    | 4     | 17 400  | 17 400  | 19 000    | 17 727       | 70 906    | 1 376    | 1 894 323      | 0%                |            |
|                                                        | Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m     | 70    | 1 100   | 1 100   | 1 300     | 1 141        | 79 857    | 3 011    | 9 064 632      | 0%                |            |
|                                                        | Ledning större dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m     | 50    | 1 300   | 1 300   | 1 500     | 1 341        | 67 041    | 2 151    | 4 624 812      | 0%                |            |
|                                                        | Bänkar                                                               | st    | 4     | 3 000   | 5 000   | 6 000     | 4 796        | 19 184    | 2 581    | 6 659 729      | 0%                |            |
|                                                        | Papperskorgar                                                        | st    | 3     | 2 000   | 2 500   | 3 000     | 2 500        | 7 500     | 645      | 416 233        | 0%                |            |
|                                                        | Summa Stationsplan:                                                  |       |       |         |         |           |              | 4 370 535 |          | 31 099 884 495 |                   |            |

|                                                                      |                                                                      |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|-----------------|----|
| 6.2                                                                  | GÅNGTUNNEL                                                           |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|                                                                      | Betongkonstruktion 25*11 m                                           | st                                       | 1      | 9 000 000 | 10 500 000 | 12 000 000 | 10 500 000 | 10 500 000 | 645 161    | 416 233 090 531 | 6%              |    |
|                                                                      | Schakt                                                               | m³                                       | 4150   | 200       | 300        | 350        | 290        | 1 202 653  | 133 871    | 17 921 436 004  | 0%              |    |
|                                                                      | Fyll                                                                 | m³                                       | 3200   | 200       | 300        | 350        | 290        | 927 347    | 103 226    | 10 655 567 118  | 0%              |    |
|                                                                      | Belysning infälld                                                    | -                                        | 10     | 6000      | 8000       | 10000      | 8 000      | 80 000     | 8 602      | 73 996 994      | 0%              |    |
|                                                                      | Kabel belysning                                                      | m                                        | 50     | 900       | 1000       | 1500       | 1 082      | 54 082     | 6 452      | 41 623 309      | 0%              |    |
|                                                                      | Avvattning (pumpstation)                                             | -                                        |        |           |            |            | 0          | 0          | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Avvattning (pumpstation)                                             | -                                        |        |           |            |            | 0          | 0          | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Pumpstation, liten                                                   | st                                       | 1      | 400 000   | 500 000    | 600 000    | 500 000    | 500 000    | 43 011     | 1 849 924 847   | 0%              |    |
|                                                                      | Acu Drain                                                            | m                                        | 60     | 1 600     | 1 800      | 2 000      | 1 800      | 108 000    | 5 161      | 26 638 918      | 0%              |    |
|                                                                      | Brunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                             | st                                       | 4      | 20 000    | 21 000     | 22 000     | 21 000     | 84 000     | 1 720      | 2 959 880       | 0%              |    |
|                                                                      | Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 1m djup | m                                        | 80     | 800       | 900        | 1 000      | 900        | 72 000     | 3 441      | 11 839 519      | 0%              |    |
|                                                                      | Omhändertagande av dagvatten/pumpning Byggskede                      |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|                                                                      | Pumpgrop                                                             | st                                       | 2      | 10 000    | 10 000     | 10 000     | 10 000     | 20 000     | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Hyra dränkbar pump per år 150kr/st/dag 6 mån                         | st                                       | 2      | 27 500    | 27 500     | 27 500     | 27 500     | 55 000     | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Hyra Slang mm mm                                                     | st                                       | 1      | 5 000     | 5 000      | 5 000      | 5 000      | 5 000      | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Skötsel, el mm 5% en anl arb i 6 mån a 450 kr/h                      | st                                       | 1      | 40 000    | 40 000     | 40 000     | 40 000     | 40 000     | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Omläggning av dagvattenledning                                       |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|                                                                      | Brunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                             | st                                       | 2      | 26 000    | 27 000     | 28 000     | 27 000     | 54 000     | 860        | 739 970         | 0%              |    |
|                                                                      | Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m                                        | 10     | 1 100     | 1 100      | 1 300      | 1 141      | 11 408     | 430        | 184 992         | 0%              |    |
|                                                                      | Ledning större dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m                                        | 80     | 2 400     | 2 600      | 2 800      | 2 600      | 208 000    | 6 882      | 47 358 076      | 0%              |    |
|                                                                      | Rivning av slopade ledningar i byggrop                               | m                                        | 100    | 150       | 150        | 150        | 150        | 15 000     | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      | Ev. kabelflytt                                                       | m                                        |        |           |            |            | 0          | 0          | 0          | 0               | 0%              |    |
|                                                                      |                                                                      | Summa Gångtunnel:                        |        |           |            |            |            |            | 13 936 490 |                 | 446 865 360 157 |    |
|                                                                      | 6.3                                                                  | ANSLUTANDE YTOR inkl södra torgytan      |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|                                                                      |                                                                      | Ramp Norr                                |        |           |            |            |            | 0          | 0          | 0               | 0               | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Beläggning inkl underbyggnad             | m²     | 150       | 900        | 1 000      | 1 200      | 1 020      | 153 061    | 9 677           | 93 652 445      | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Stödmur                                  | m      | 105       | 2 000      | 2 500      | 3 000      | 2 500      | 262 500    | 22 581          | 509 885 536     | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Räcke till ramp                          | m      | 130       | 450        | 500        | 550        | 500        | 65 000     | 2 796           | 7 815 932       | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Planteringsyta, klängväxter och perenner | m²     | 47        | 450        | 500        | 550        | 500        | 23 500     | 1 011           | 1 021 621       | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Trappa norr                              | m²     | 25        | 2 700      | 3 000      | 3 400      | 3 020      | 75 510     | 3 763           | 14 163 487      | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Räcke till trappa norr                   | m      | 18        | 450        | 500        | 550        | 500        | 9 000      | 387             | 149 844         | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Ev. kabelflytt                           | st     | 1         | 0          | 250 000    | 500 000    | 250 000    | 250 000    | 107 527         | 11 562 030 293  | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Ramp Söder                               |        |           |            |            |            | 0          | 0          | 0               | 0               | 0% |
|                                                                      |                                                                      | Beläggning inkl underbyggnad             | m²     | 175       | 900        | 1 000      | 1 200      | 1 020      | 178 571    | 11 290          | 127 471 384     | 0% |
| Stödmur                                                              |                                                                      | m                                        | 30     | 2 000     | 2 500      | 3 000      | 2 500      | 75 000     | 6 452      | 41 623 309      | 0%              |    |
| Planteringsyta, klängväxter och perenner                             |                                                                      | m²                                       | 16     | 450       | 500        | 550        | 500        | 8 000      | 344        | 118 395         | 0%              |    |
| Trappa söder                                                         |                                                                      | m²                                       | 110    | 3 000     | 4 000      | 5 000      | 4 000      | 440 000    | 47 312     | 2 238 409 065   | 0%              |    |
| Räcke till ramp                                                      |                                                                      | m                                        | 30     | 450       | 500        | 550        | 500        | 15 000     | 645        | 416 233         | 0%              |    |
| Räcke till trappa                                                    |                                                                      | m                                        | 21     | 450       | 500        | 550        | 500        | 10 500     | 452        | 203 954         | 0%              |    |
| Hiss samt fasad                                                      |                                                                      | st                                       | 2      | 2 500 000 | 3 500 000  | 4 500 000  | 3 500 000  | 7 000 000  | 860 215    | 739 969 938 721 | 11%             |    |
| Belysning Stolpe Trappor/ramper                                      |                                                                      | st                                       | 6      | 25 000    | 30 000     | 35 000     | 30 000     | 180 000    | 12 903     | 166 493 236     | 0%              |    |
| Belysning infälld                                                    |                                                                      | st                                       | 35     | 6 000     | 8 000      | 10 000     | 8 000      | 280 000    | 30 108     | 906 463 175     | 0%              |    |
| Kabel belysning                                                      |                                                                      | m                                        | 300    | 900       | 1 000      | 1 500      | 1 082      | 324 490    | 38 710     | 1 498 439 126   | 0%              |    |
| Södra torgytan                                                       |                                                                      |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
| Belagd yta, finare beläggning                                        |                                                                      | m²                                       | 1540   | 1 000     | 1 200      | 1 500      | 1 220      | 1 879 429  | 165 591    | 27 420 511 042  | 0%              |    |
| Belagd yta, vanliga plattor längs trädrad ICA:s fasad                |                                                                      | m²                                       | 200    | 700       | 875        | 900        | 844        | 168 878    | 8 602      | 73 996 994      | 0%              |    |
| Kantsten                                                             |                                                                      | m                                        | 50     | 400       | 450        | 500        | 450        | 22 500     | 1 075      | 1 156 203       | 0%              |    |
| Räcke vid trappa och ramp                                            |                                                                      | m                                        | 41     | 450       | 500        | 550        | 500        | 20 500     | 882        | 777 431         | 0%              |    |
| Cykelparkering                                                       |                                                                      | st                                       | 214    | 150       | 200        | 300        | 210        | 44 984     | 6 903      | 47 654 527      | 0%              |    |
| Träd, högstam 4x kl, 20-25                                           |                                                                      | st                                       | 14     | 4 000     | 5 000      | 7 000      | 5 204      | 72 857     | 9 032      | 81 581 686      | 0%              |    |
| Träd, solitär 3x kl, 250-300                                         |                                                                      | st                                       | 1      | 3 000     | 4 000      | 5 000      | 4 000      | 4 000      | 430        | 184 992         | 0%              |    |
| Skelettjord                                                          |                                                                      | m2                                       | 224    | 900       | 1 000      | 1 100      | 1 000      | 224 000    | 9 634      | 92 821 829      | 0%              |    |
| Häck                                                                 |                                                                      | m                                        | 51     | 400       | 500        | 600        | 500        | 25 500     | 2 194      | 4 811 655       | 0%              |    |
| Planteringsyta, perenner                                             |                                                                      | m2                                       | 111    | 450       | 500        | 550        | 500        | 55 500     | 2 387      | 5 698 231       | 0%              |    |
| Bänkar                                                               |                                                                      | st                                       | 6      | 3 000     | 5 000      | 6 000      | 4 796      | 28 776     | 3 871      | 14 984 391      | 0%              |    |
| Papperskorgar                                                        |                                                                      | st                                       | 4      | 2 000     | 2 500      | 3 000      | 2 500      | 10 000     | 860        | 739 970         | 0%              |    |
| Belysning Stolpe Torgyta                                             |                                                                      |                                          | 16     | 15 000    | 20 000     | 25 000     | 20 000     | 320 000    | 34 409     | 1 183 951 902   | 0%              |    |
| Avvattning                                                           |                                                                      |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
| Dagvattenbrunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                    | st                                                                   | 7                                        | 17 400 | 17 400    | 19 000     | 17 727     | 124 086    | 2 409      | 5 801 364  | 0%              |                 |    |
| Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m                                                                    | 80                                       | 1 100  | 1 100     | 1 300      | 1 141      | 91 265     | 3 441      | 11 839 519 | 0%              |                 |    |
| Ledning större dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup | m                                                                    | 50                                       | 1 300  | 1 300     | 1 500      | 1 341      | 67 041     | 2 151      | 4 624 812  | 0%              |                 |    |
|                                                                      | Summa Anslutande ytor:                                               |                                          |        |           |            |            |            | 12 509 447 |            | 786 089 432 304 |                 |    |
| 6.4                                                                  | PENDLARPARKERING OCH ANGÖRINGSPLATS ÅGATAN                           |                                          |        |           |            |            |            |            |            |                 |                 |    |
|                                                                      | Asfalterad yta inkl underbyggnad                                     | m²                                       | 3030   | 700       | 1 000      | 1 300      | 1 000      | 3 030 000  | 390 968    | 152 855 775 234 | 2%              |    |

|                                      |                                                                                            |                |      |           |           |           |           |               |           |                   |     |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|-------------------|-----|
| 6.5                                  | Belagd yta                                                                                 | m <sup>2</sup> | 220  | 700       | 875       | 900       | 844       | 185 765       | 9 462     | 89 536 363        | 0%  |
|                                      | Kantsten                                                                                   | m              | 260  | 400       | 450       | 500       | 450       | 117 000       | 5 591     | 31 263 730        | 0%  |
|                                      | Linjemarkering                                                                             | m              | 890  | 50        | 50        | 50        | 50        | 44 500        | 0         | 0                 | 0%  |
|                                      | Gräsyta                                                                                    | m <sup>2</sup> | 182  | 250       | 300       | 350       | 300       | 54 600        | 3 914     | 15 319 228        | 0%  |
|                                      | Häck                                                                                       | m              | 149  | 400       | 500       | 600       | 500       | 74 500        | 6 409     | 41 070 182        | 0%  |
|                                      | Belysning, Stolpe enkel arm                                                                |                | 3    | 12 000    | 15 000    | 18 000    | 15 000    | 45 000        | 3 871     | 14 984 391        | 0%  |
|                                      | Belysning, Stolpe dubbel arm                                                               |                | 6    | 15 000    | 20 000    | 25 000    | 20 000    | 120 000       | 12 903    | 166 493 236       | 0%  |
|                                      | Kabel belysning                                                                            | m              | 200  | 900       | 1 000     | 1 500     | 1 082     | 216 327       | 25 806    | 665 972 945       | 0%  |
|                                      | Dagvattenbrunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                                          | st             | 10   | 17 400    | 17 400    | 19 000    | 17 727    | 177 265       | 3 441     | 11 839 519        | 0%  |
|                                      | Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup                       | m              | 100  | 1 100     | 1 100     | 1 300     | 1 141     | 114 082       | 4 301     | 18 499 248        | 0%  |
|                                      | Ledning större dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup                       | m              | 120  | 1 300     | 1 300     | 1 500     | 1 341     | 160 898       | 5 161     | 26 638 918        | 0%  |
|                                      | Summa Pendlarparkering:                                                                    |                |      |           |           |           |           | 4 339 937     |           | 153 937 392 993   |     |
|                                      | 6.5 PLATTFORMAR                                                                            |                |      |           |           |           |           |               |           |                   |     |
|                                      | Plattform L-stöd                                                                           | m <sup>2</sup> | 2785 | 3 500     | 4 500     | 5 500     | 4 500     | 12 532 500    | 1 197 849 | 1 434 843 334 490 | 21% |
|                                      | Utrustning på plattformar enl. Skånetrafikens krav (väderskydd, biljettauto, j             | st             | 2    | 2 300 000 | 2 500 000 | 3 200 000 | 2 602 041 | 5 204 082     | 387 097   | 149 843 912 591   | 2%  |
|                                      | Räcke längs plattformar                                                                    | m              | 499  | 700       | 900       | 1 200     | 920       | 459 284       | 53 656    | 2 878 957 105     | 0%  |
|                                      | Resenärsinformation/trafikinfo                                                             | st             | 2    | 1 000 000 | 1 200 000 | 1 400 000 | 1 200 000 | 2 400 000     | 172 043   | 29 598 797 549    | 0%  |
|                                      | Kanalisation                                                                               | m              | 700  | 1 200     | 1 500     | 2 000     | 1 541     | 1 078 571     | 120 430   | 14 503 410 799    | 0%  |
|                                      | Trappor till plattform                                                                     | m <sup>2</sup> | 70   | 900       | 1 000     | 1 100     | 1 000     | 70 000        | 3 011     | 9 064 632         | 0%  |
|                                      | Räcke till trappor (södra och norra plattformen)                                           | m              | 51   | 700       | 900       | 1 200     | 920       | 46 941        | 5 484     | 30 072 841        | 0%  |
|                                      | Belysning på plattformar, paket inkl allt                                                  | st             | 2    | 800 000   | 900 000   | 1 100 000 | 920 408   | 1 840 816     | 129 032   | 16 649 323 621    | 0%  |
|                                      | Rivning bef. plattform                                                                     | m <sup>2</sup> | 800  | 900       | 1 000     | 1 100     | 1 000     | 800 000       | 34 409    | 1 183 951 902     | 0%  |
|                                      | Schakt vall södra sidan                                                                    | m <sup>3</sup> | 2400 | 170       | 200       | 230       | 200       | 480 000       | 30 968    | 959 001 041       | 0%  |
|                                      | Stödmur mot parkering samt lca:s fasad, ca 2 m hög                                         | m              | 320  | 5 500     | 6 000     | 7 000     | 6 102     | 1 952 653     | 103 226   | 10 655 567 118    | 0%  |
|                                      | Ramp inkl underbyggnad och fyll, södra plattformen                                         | m <sup>2</sup> | 175  | 1 200     | 1 500     | 1 800     | 1 500     | 262 500       | 22 581    | 509 885 536       | 0%  |
| 6.6                                  | Räcke till ramp (södra plattformen)                                                        | m              | 126  | 700       | 900       | 1 200     | 920       | 115 971       | 13 548    | 183 558 793       | 0%  |
|                                      | Träd (längs plattform), solitär 3x kl, 250-300                                             | st             | 29   | 6 500     | 7 000     | 7 500     | 7 000     | 203 000       | 6 237     | 38 894 670        | 0%  |
|                                      | Planteringsyta (längs plattform), klängväxter och marktäckande buskar                      | m <sup>2</sup> | 910  | 450       | 500       | 550       | 500       | 455 000       | 19 570    | 382 980 691       | 0%  |
|                                      | Planteringsyta (längs plattform), marktäckande buskar                                      | m <sup>2</sup> | 488  | 450       | 500       | 550       | 500       | 244 000       | 10 495    | 110 137 126       | 0%  |
|                                      | Acu Drain                                                                                  | m              | 500  | 1 600     | 1 800     | 2 000     | 1 800     | 900 000       | 43 011    | 1 849 924 847     | 0%  |
|                                      | Brunnar, inkl allt matr, arbete, däcklar                                                   | st             | 10   | 20 000    | 21 000    | 22 000    | 21 000    | 210 000       | 4 301     | 18 499 248        | 0%  |
|                                      | Ledning mindre dimension plast, inkl schakt, fyllning, matr, 3m djup                       | m              | 150  | 1 100     | 1 100     | 1 300     | 1 141     | 171 122       | 6 452     | 41 623 309        | 0%  |
|                                      | Summa Plattformar:                                                                         |                |      |           |           |           |           | 29 426 441    |           | 1 664 290 897 907 |     |
|                                      | 6.6 KONTAKTLEDNING                                                                         |                |      |           |           |           |           |               |           |                   |     |
|                                      | Flytt av kontaktledning, demontering 12 bef. stolpar och montering 6 nya stolpar m. dubbla |                | 1    | 700 000   | 900 000   | 1 200 000 | 920 408   | 920 408       | 107 527   | 11 562 030 293    | 0%  |
| 7                                    | Summa Kontaktledning:                                                                      |                |      |           |           |           |           | 920 408       |           | 11 562 030 293    |     |
|                                      | Summa Mark och Anläggningsarbeten:                                                         |                |      |           |           |           |           | 65 503 257    |           | 6 368 982 631 287 |     |
|                                      | 7 PROJEKTUNIKA ÅTGÄRDER, ARKEOLOGI SAMT UNDERHÅLL/DRIFT                                    |                |      |           |           |           |           |               |           |                   |     |
|                                      | Projektunika åtgärder                                                                      | -              |      |           |           |           | 0         | 0             | 0         | 0                 | 0%  |
|                                      | Arkeologi-fältarbeten                                                                      | -              |      |           |           |           | 0         | 0             | 0         | 0                 | 0%  |
|                                      | Underhåll/drift                                                                            | -              |      |           |           |           | 0         | 0             | 0         | 0                 | 0%  |
|                                      | Summa:                                                                                     |                |      |           |           |           |           | 0             |           | 0                 |     |
| BRUTTOKOSTNAD 50 % SANNOLIKHET (kr): |                                                                                            |                |      |           |           |           |           | 66 125 706 kr |           | 6 937 594 193 433 | 46% |





|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plats och tid | Svedala kommun, kommunhuset, sammanträdesrum Aggarp,<br>2017-03-27, kl. 09:00-10:30<br><i>Justerat 2017-03-31 av AA och KÅ (blå text)</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Närvarande    | Andreas Åkerblad (AÅ), enhetschef samhällsplanering, Trafikverket<br>Alain Allouko (AA), regional samhällsplanerare, Trafikverket<br>Jack Bårström (JB), samhällsplanerare, Trafikverket<br>Kerstin Åklundh (KÅ), infrastrukturstrateg, Region Skåne<br>Samuel Sjödin (SS), projektledare infrastruktur järnväg, Skånetrafiken<br>Linda Allansson Wester (LAW), kommunalråd (M), Svedala kommun<br>Ambjörn Hardenstedt (AH), kommunalråd (S), Svedala kommun<br>Elisabeth Larsson (EL), kommundirektör, Svedala kommun<br>Fredrik Löfqvist (FL), teknisk chef, Svedala kommun<br>Karin Gullberg (KG), stadsarkitekt, Svedala kommun<br>Alf Rasmussen (AR), projektchef, Svedala kommun (vid pennen) |

## Avstämningsmöte Svedala Stationsområde

### 1 Inledning/bakgrund

- FL inleder mötet och hälsar alla välkomna. FL understryker vikten av projektet för Svedala kommun och påminner om dialogen som pågått med Trafikverket vid framtagande av laga kraftvunnen detaljplan sedan 2011 och överenskommelse om att göra en förstudie sedan maj 2013. Svedala kommun har lagt ner stora pengar på att ta fram en kvalificerad förstudie i dialog med Trafikverket.
- LAW understryker det stora trycket från allmänheten på en bättre fungerande järnvägsstation ur tillgänglighets-, säkerhets- och pendlarsynpunkt. Svedala är inne i en stor tillväxttakt med stora pågående exploateringar. Förra året nådde kommunen en av de högsta befolkningsökningarna i modern tid. Under 2017 och de närmst följande åren kommer Svedala att ha sin största befolkningstillväxt sedan 70-talet då kommunen etablerades. F.n. byggs bland annat ny skola för 700 elever med tillhörande sporthall och idrottsområde söder om järnvägen och utbyggnad av nya exploateringsområdet Åkerbruket med drygt 260 bostäder pågår för fullt. LAW påminner också om att Sandvik har sitt huvudkontor strax intill stationen.
- LAW visar bilder från Svedala station och övriga stationer längs Ystadbanan. Svedala har tillsammans med Oxie störst upptagningsområde med drygt 10 000



invånare. Övriga stationer med mindre upptagningsområde än Svedala har löst tillgängligheten på ett betydligt bättre sätt med svagt lutande ramper och resenärerna behöver inte korsa järnvägsspåret såsom i Svedala.

- FL, AR och AH belyser säkerhetsproblematiken avseende resenärer som korsar järnvägsspåret när bommarna går/gått ner eftersom öst- och västgående tåg möter och inväntar varandra just på Svedala station. När resenärer springer över spåret för att hinna med ett av tågen, trots att bommarna har gått mer eller är på väg ner, tutar inkommande och/eller inväntande tåg som står vid perrongen. T ex kan barn bli skrämda av det starka ljudet från tågen som tutar och springa ut på spåret.
- KG ifrågasätter Trafikverkets tillvägagångssätt genom att vara överens om att en förstudie skall göras och delta i arbetet med densamma sedan fyra år tillbaka och likväl inte ha budgeterat för projektet.

## 2 Svedala station en fungerande station?

- FL bekräftar att Trafikverkets uttryckta uppfattning från mötet den 25 november 2016 om att Svedala har en fungerande station har upprört kommunledningen.
- JB och AA håller med om att det finns ett klart behov av att upprusta och modernisera Svedala station och att ombyggnad av stationen enligt förstudien är ett bra projekt. JB förtydligar att Svedala station fungerar så till vida att resenärerna kan gå på och av tågen, men Trafikverkets främsta prioritering är kapacitetsförbättringar.

## 3 Nulägesbeskrivning MalmöLundregionen

- FL hänvisar till MalmöLundregionens nulägesbeskrivning och infrastruktur-prioriteringar till RTI-planen daterat 2017-02-22 där Svedala station lyfts fram som en station med särskilt utvecklingsbehov tillsammans med Eslöv C och Lund C. För övriga stationer finns mindre behov.

## 4 Principgodkännande

- FL önskar efterhöra var frågan kring ett principgodkännande inför RTI-planen för närvarande ligger.





- JB bekräftar att ansökan om principgodkännande har kommit in till Trafikverket från Skånetrafiken men att Trafikverket ännu inte har gett ett principgodkännande då finansieringsfrågan egentligen ännu inte har diskuterats och utretts.
- KÅ bekräftar att projektet är berättigat för ett principgodkännande men att detta helst inte ges så länge projektet inte anses ha en finansieringslösning. *Trafikverket tar beslutet om principgodkännande, men det innebär inte att projektet därmed med automatik får bidrag. Principgodkännandet är enbart ett kvitto på att de åtgärder man söker bidrag för är berättigade till statsbidrag.*

## 5 Finansiering

- FL delar ut den fördelningskalkyl som Svedala kommun har tagit fram som underlag till RTI-planen och till Skånetrafikens ansökan om principgodkännande. Fördelningskalkylen bygger på projektets totala kalkyl om ca 93 Mkr som har granskats och godkänts av Trafikverket sedan 2015. Trafikverkets andel i fördelningskalkylen är ca 47 Mkr och kommunens respektive Region Skånes del är ca 23 Mkr vardera.
- SS påpekar att i Skånetrafikens ansökan till Trafikverket om principgodkännande, har totalbeloppet om 93 Mkr tagits med, inte de nedbrutna beloppen enligt fördelningskalkylen.
- JB understryker att 47 Mkr enligt fördelningskalkylen är väldigt mycket pengar för Trafikverket och som Trafikverket kunde anlagt ett mötesspår för. JB anser att Trafikverkets del behöver reduceras genom att kommunen bidrar ännu mer och även söker andra medel, t ex genom Stadsmiljöavtal.
- AÅ poängterar att nyttogenereringsprincipen numera ersätter ägoperspektivet vid fördelning av finansieringen för sådana här projekt; alltså vilken nytta kommunen, Trafikverket och Skånetrafiken vardera har av projektet.
- AÅ bekräftar att Trafikverket nu funderar vidare kring vilka namngivna trimningsåtgärder som kan tas med i vårens planeringsarbete och med vilka belopp utifrån nyttoeffekter. Förslaget skickas ut på remiss i augusti 2017 och besked lämnas nästa vår (2018). AÅ menar att det finns en större flexibilitet i Trafikverkets planeringsprocess genom att projektet inte har tagits upp som ett namngivet projekt i den nationella infrastrukturplanen, utan nu istället lyfts in som en trimningsåtgärd.
- AÅ informerar om att Staten nyss har satt av 1 miljard kronor per år till Stadsmiljöavtal under perioden 2018-2029, alltså totalt 12 miljarder kronor. Medlen beviljas av Staten men disponeras av Trafikverket.



- Mötet är överens om att finansiering och tidplan för projektet skall regleras i en gemensam avsiktsförklaring som bör vara klar till den 1 juni 2017. SS påminner om att kollektivtrafikdelen, som saknas i nuvarande fördelningskalkyl, bör tas med när projektets totalkalkyl bryts ner i avsiktsförklaringen.

## 6 RTI-plan

- KÅ bekräftar att Region Skåne först nu kan sätta ihop ett förslag till kommande RTI-plan då [extra statliga medel i form av indexuppräknings](#) precis har tilldelats genom direktiv som kom i fredags (24/3). Normalt skulle detta ha varit klart under december månad förra året. Detta innebär att Region Skåne kommer att ha framme ett förslag till RTI-plan till midsommar och som därefter skickas ut till kommunerna på remiss. KÅ befarar att snabbspåret mellan Lund och Hässleholm kan påverka övriga satsningar.
- Resonemang kring att [ovan nämnda indexuppräknings](#) av de statliga medlen kan innebära bättre möjlighet än tidigare för att Svedala Stationsområdet kan finnas med i kommande RTI-plan. FL understryker kommunens förväntan om att projektet kommer att finnas med.
- RTI-planen skall gälla från och med 2018.

## 7 Stadsmiljöavtal

- FL bekräftar att enligt Trafikverkets förslag har kommunen inlett ett gediget arbete med hjälp av konsult för att ta fram ansökan om Stadsmiljöavtal för finansiering av delar av projektet. Kommunen ser emellertid på detta som ett sidospår då det finns gränsdragningsproblematik och en för projektet mycket snäv tidplan med krav på färdigställande under 2018 enligt villkoren för Stadsmiljöavtal.
- Resonemang vid mötet kring den korta genomförandetiden och vilka delar som i så fall kan bli färdiga under 2018, alternativt endast påbörjade. Möjligen kan gångtunneln anläggas separat genom Stadsmiljöavtal. AR rekommenderar att stationsområdet byggs om som en helhetlig entreprenad ur teknisk och ekonomisk synpunkt. Resonemang kring eventuell förskottering av kommunen för att möjliggöra en snabbstart av hela projektet.
- Mötet överenskommer om att kommunen går vidare med ansökan om Stadsmiljöavtal och att det kan vara en bra idé att i ansökan ha med ett tillstyrkande från





Region Skåne via KÅ. AÅ föreslår att kommunen i ansökan hänvisar till nyttoeffekter som är frikopplade från statliga anläggningar.

- Medel kan inte sökas för statlig egendom och inte heller för projektadministration.
- Ansökningsfristen är den 13 april och beslut förväntas komma innan midsommar.

## 8 Tidsplanering

- FL delar ut en justerad tidplan som har tagits fram till följd av villkoren för Stads- miljöavtal och som bygger på produktion och färdigställande under kalenderåret 2018. Mötet är överens om att det endast är kommunala delar av projektet som möjligen kan färdigställas under 2018. [Resonemang kring att gångtunneln kan anläggas i kommunal regi och därmed omfattas av Stads- miljöavtal. Ett färdig- ställande av tunneln under 2018 är dock inte realistiskt enligt AA då lansering av träget kräver avstängning av spåret vilket skall in i banarbetsplanen två år före.](#)
- Den strama tidplanen bygger på ett genomförande i totalentreprenadform och att Trafikverket i rollen som byggherre driver projektet bortsett från de delar som kan anläggas genom Stads- miljöavtal, dvs. ej trafikverkets anläggning, där kommunen kan vara byggherre.

## 9 Arbetet vidare

- Svedala kommun ansöker om Stads- miljöavtal senast den 13 april. Beslut till midsommar.
- Region Skåne arbetar fram ett förslag till RTI-plan, klart till midsommar. Skickas därefter ut på remiss till kommunerna. RTI-planen skall gälla från och med 2018.
- Trafikverket arbetar fram förslag till namngivna trimningsåtgärder under våren, skal gälla från och med 2018 års budget.
- Parterna är överens om att en gemensam avsiktsförklaring tas fram för att reglera gränsdragningar, tidplan och fördelning av finansieringen. Parternas ambition är att avsiktsförklaring skall vara klar till den 1 juni 2017.
- I den fortsatta löpande dialog som Region Skåne (genom KÅ) och Trafikverket (genom JB) har med kommunerna kring regionala infrastrukturprioriteringar, föreslår KÅ att kommunerna utser en fast kontaktperson från respektive kommun för att förbättra och effektivisera kommunikationen.

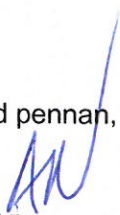


SVEDALA KOMMUN

6(6)

## MINNESANTECKNINGAR

Vid pennan,

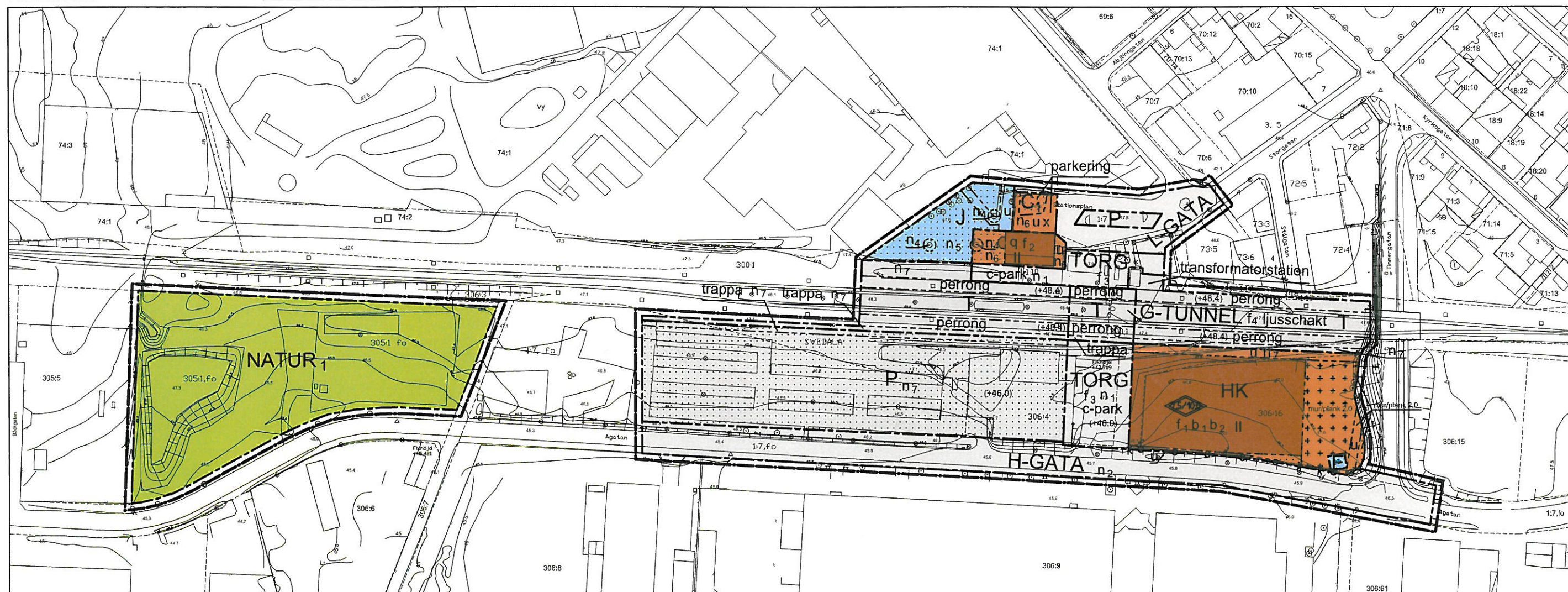
  
Alf Rasmussen

Bilaga: Powerpointpresentation från mötet



# PLANKARTA

Skala 1:1000  
0 10 20 30 40 50 100 m



## Grundkartebeteckningar

- 8 Adress
- 0 Bort vid järnväg
- 0 Betydningsskylt
- Byggnad
- Byggnad, skuldetak
- Bunkage
- 300:1 Fastighetsbeteckning
- Fastighetsgräns
- Flaggplått
- Agatan
- Järnvägsplått
- Koordinatsystemskylt
- Körsplan
- Lövskog
- Lövskog
- 47.1 Markhöjd
- Natur
- Polygonpunkt
- Säkring
- Södmur
- Teleskåp
- Trasnamn
- Utsattningskylt
- Vindskydd

Koordinatsystem: Sveriges 991333  
Höjdsystem: RHN  
Grundkartan uppdaterad 2011-01-17  
Framställt av Hans Brorsson, Marks  
Måttavskallning

## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

### GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Illustrationslinje

### ANVÄNDNING AV MARK

#### Allmän plats

- H-GATA Trafik mellan områden
- L-GATA Lokaltrafik
- TORG Torgyta
- G-TUNNEL Gångtunnel under marknivå
- NATUR Naturområde med dagvattendamm/dagvattendammar

#### Kvartersmark

- Kontor, handel, restaurang, service
- Teknisk anläggning
- Handel, kontor, varav dagligvaruhandel med högst 3000 kvm handelsyta för livsmedel
- Industri
- Parkering
- Järnvägstrafik

### UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- Föreskriven höjd över nollplanet
- c-park Cykelparkering ska finnas
- ljusschakt Ljusschakt ska finnas

- n<sub>1</sub> Träd och plantering ska finnas. Träd utmed perrongen får högst vara 6 meter höga
- n<sub>2</sub> Häck ska finnas mot allmän parkering

### BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas. Inom allmän parkering söder om järnvägen får marken endast bebyggas med skjul för kundvagnar
- Marken får endast bebyggas med varuintag och skärmtak på byggnadens östra sida mot lastgården
- u Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik

### MARKENS ANORDNANDE

- (+00.0) Föreskriven höjd över nollplanet
- n<sub>4</sub> Befintligt träd ska bevaras och ersättas vid sjukdom
- n<sub>5</sub> Träd och plantering ska finnas
- n<sub>6</sub> Stängsel eller likvärdigt får ej sättas upp i fastighetsgränser
- n<sub>7</sub> Träd och plantering ska finnas. Träd utmed perrong får högst vara 6 meter höga

### parkering

- Sidoperrong eller likvärdigt skydd ska finnas
- trappa Trappa till perrong ska finnas

### PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- II Lägsta totalhöjd i meter / Högsta totalhöjd i meter. Därutöver får kylaggregat, ventilationsdon etc. byggas på taket inom högst 30 % av byggnadens byggnadsarea
- II Högsta antal våningar
- f<sub>1</sub> Ny byggnad ska utformas med fasader huvudsakligen i rött tegel och platt tak med en taklutning på högst 6 grader i princip enligt illustrationsplan. Kylaggregat, ventilationsdon etc. på tak ska placeras centralt på byggnaden

- f<sub>2</sub> Byggnaden ska ha röda tegelfasader med mörka detaljer. Takläggningsskikt ska vara enkupigt rött lertegel. Byggnaden ska ha genomgående spröjsade fönster av trä. Vid eventuell ersättning ska nya fönster ha ursprunglig utformning, material och färgkulör
- f<sub>3</sub> Ny hissbyggnad ska huvudsakligen utformas med röda tegelfasader på långsidan och glasade fasader på kortsidan. Byggnaden får uppföras till en totalhöjd av 8,0 meter ovan mark
- f<sub>4</sub> Ny gångtunnel ska huvudsakligen utformas med betongfasader i ljus kulör, eventuellt med detaljer i rött tegel
- b<sub>1</sub> Byggnad ska uppföras med obrännbar fasad och fönster mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 60. Dessa fönster får endast vara öppningsbara med nyckel eller annat verktyg
- b<sub>2</sub> Byggnad ska uppföras med radonskyddad (lägsk/normalsk-nivå) grundkonstruktion, vilket säkerställs senast under bygglovet
- q Byggnad ska bevaras enligt 3 kap. 12 § PBL

### STÖRNINGSSKYDD

Gällande riktvärden avseende arbetslokaler (tyst verksamhet) för vägtrafikbuller och riktklinjer för tågtrafikbuller får ej överskridas

Verksamheten får inte vara störande för omgivningen. Störningsskydd ska anordnas så att gällande riktvärden för externt industribuller ej överskrids för omgivande fastigheter. Kylaggregat, ventilationsdon mm ska placeras och utformas så att gällande riktvärden för externt industribuller ej överskrids för omgivande fastigheter

mur/plank 00 Bullerskydd ska anordnas till en höjd av lägst 2,0 meter i fastighetsgräns mot Timmergatan

### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från det datum planen vunnit laga kraft

Marklov krävs för fällning av träd med en stamdiameter överstigande 20 cm

## HANDLINGAR

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning<sup>1</sup>
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning med behovsbedömning av MKB
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse program<sup>1</sup>
- Samrådsredogörelse<sup>1</sup>
- Utlåtande
- Planprogram<sup>1</sup>
- PM Trafikutredning<sup>1</sup>
- PM Externt industribuller<sup>1</sup>
- PM Väg- och tågtrafikbullerberäkning<sup>1</sup>
- Dagvattenutredning<sup>1</sup>
- PM Geoteknik<sup>1</sup>
- Rapport Geoteknisk undersökning, RGeo<sup>1</sup>
- Växtinventering<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Handlingen finns på Bygg- och miljökontoret

## ORIENTERINGSKARTA



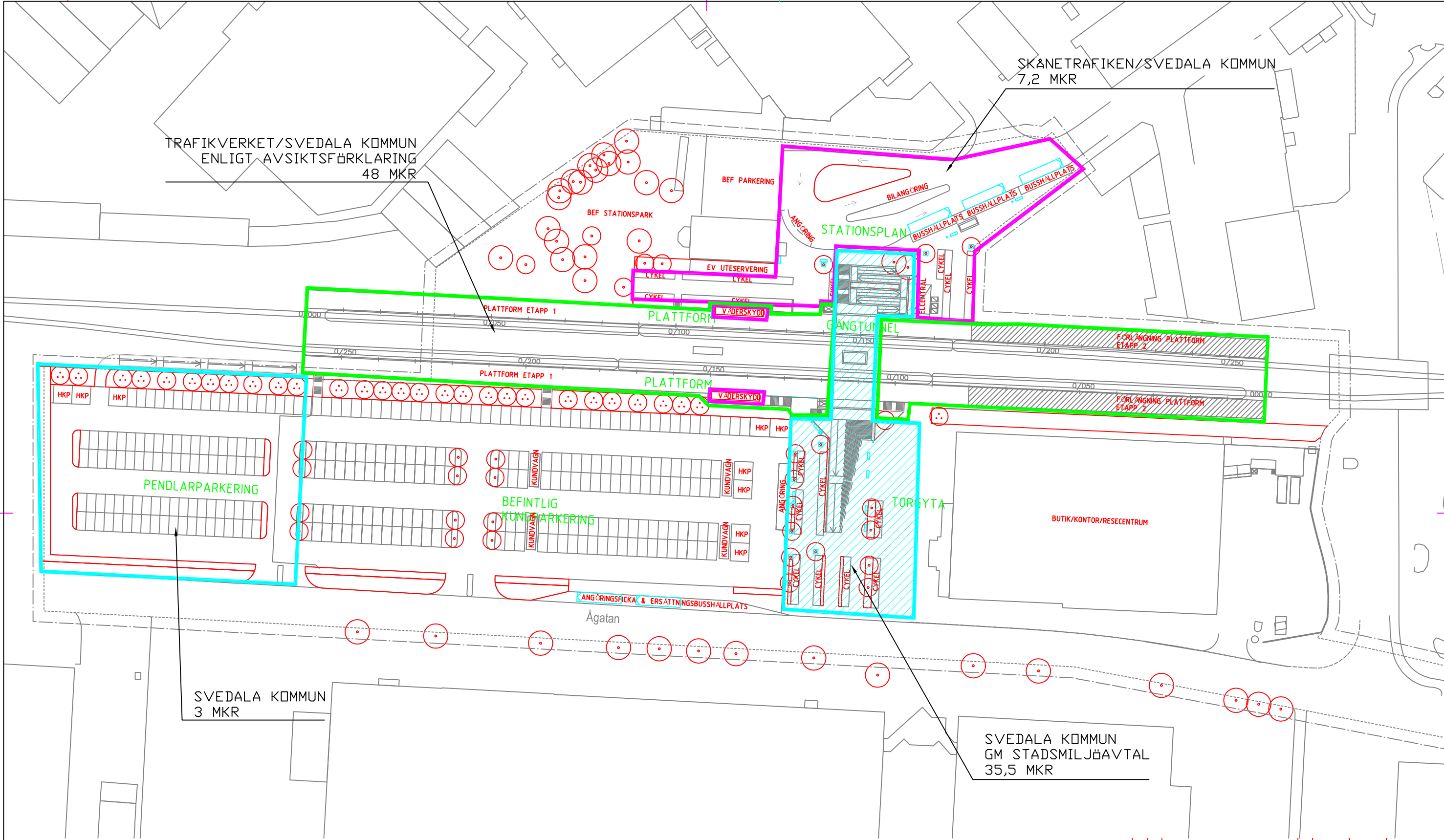
Planområde

## ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för del av SVEDALA 306:16 m fl  
'Nya Stationsområdet elapp 1', i Svedala,  
Svedala kommun, Skåne län

UPPRÄTTAD 2011-01-20  
REVIDERAD  
ANTAGEN  
LAGRT  
2011-04-12  
Plå Transe Pedersen  
Stadsarkitekt  
Jeanette Widén  
Planarkitekt  
Dnr 08.06





TRAFIKVERKET/SVEDALA KOMMUN  
ENLIGT AVSIKTSFÖRKLARING  
48 MKR

SKÅNETRAFIKEN/SVEDALA KOMMUN  
7,2 MKR

SVEDALA KOMMUN  
3 MKR

SVEDALA KOMMUN  
GM STADSMILJÖAVTAL  
35,5 MKR

Förslag områdesbeskrivning 2017-05-10  
Svedala kommun  
Trafikverket  
Skånetrafiken

| REV                                                                                                     | ANT | ÄNDRINGEN AVSE                 | SOCK                   | DATUM          | VY DATUM | VY DIARUMMER |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------|------------------------|----------------|----------|--------------|
|                                                                                                         |     |                                |                        |                |          |              |
| <br>SVEDALA KOMMUN |     |                                | Svedala stationsområde |                |          |              |
| <br>SWECO          |     |                                | Illustrationsplan      |                |          |              |
| UPPFÖRANDEANSVARIG<br>C.Svensson                                                                        |     | UPPFÖRANDENUMMER<br>7000467000 |                        |                |          |              |
| KONSTRUKTÖR<br>SEJÖBN                                                                                   |     | GRANSK<br>SEMAZT               |                        |                |          |              |
| OBJEKT NR<br>MALMÖ 2014-12-15                                                                           |     | FORMAT<br>A1                   |                        | SKALA<br>1:500 |          | REV<br>01.00 |

|              |               |
|--------------|---------------|
| Ärendenummer |               |
| Trafikverket | TRV-xxxx:xxxx |
|              | xxx           |
|              |               |
|              |               |

## Avsiktsförklaring – Stationsutveckling i Svedala

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

### §1 Parter

Trafikverket, region syd, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket.

Svedala kommun, org.nr.21200-1074, 233 80 Svedala, nedan Kommunen.

### §2 Syfte

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra följande åtgärder:

- Bygga en gång- och cykeltunnel som kommer ersätta befintlig plattformövergång i plan.
- Bygga två nya sidoplattformar som kommer ersätta befintlig mittplattform.
- Bygga pendlarparkeringar på södra sida av stationen
- Anlägga bussangöringar på norra sidan av stationen

Avsikten är att genomförandet ska ske med medfinansiering. Intill dess att avtal om medfinansiering träffats mellan parterna ska följande avsiktsförklaring gälla mellan parterna.

Parterna ska verka för att nå en överenskommelse om ansvar och kostnader för genomförandet av aktuella åtgärder och hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas.

### §3 Bakgrund

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring.

#### Beskrivning av åtgärd och medfinansiärens nytta och motivering till finansiering

Åtgärderna omfattas av en ombyggnation av Svedala station enligt förstudies alternativ 1 A, daterat 2014-12-15, som kommunen har tagit fram. Slutliga åtgärder slås fast i ett medfinansieringsavtal.

Kommunen har också tagit fram en detaljplan för stationsområdet i Svedala tätort i syfte att omgestalta stationsområdet ur tillgänglighets- och attraktionssynpunkt genom att bilda en attraktiv länk mellan den norra och den södra sidan av spårområdet. I detaljplanens arbete har samråd hållits med alla parter.

Stationsområdet är i behov av upprustning för att förbättra tillgängligheten, säkerheten, och funktionen som plattformar och angöringar. En stationsombyggnad underlättar även för att klara ett växande resenärsbehov samt för att vara ändamålsenligt anpassad till tågtrafikutvecklingen.

Nyttan av en ombyggnation tillfaller samtliga parter vad gäller järnvägsanläggning, resenärsmiljöer, stadsutveckling, kommunala exploateringsmöjligheter, säkerhet och tillgänglighet. Samtliga parter är överens om att utpekade åtgärder bidrar till att klara behoven av en väl fungerande stationsmiljö och har därmed ambitionen att medfinansiera i enlighet med de huvudprinciper som stadgas i denna avsiktsförklaring.

Nyttor för Trafikverket är förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och ökad kapacitet för att ta emot ett ökat antal resenärer.

Utbyggnaden ger kommunala nyttor i form av ett attraktivare stationsområde och minskad barriäreffekt genom en ny planskildhet och som i sin tur innebär förbättrade förutsättningar för stadsutveckling, fler arbetstillfällen och bostäder mm.

#### Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är

Kommunen har tagit fram en förstudie daterat 2014-12-15, i samråd med Trafikverket, Skånetrafiken och regionen Skåne.

## **§4 Principer för fördelning av ansvar**

### **Trafikverkets ansvar**

1. Trafikverket ska utföra eller låta utföra åtgärderna inom det statliga åtagandet inom järnvägens fastighet.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som Trafikverket ansvarar för.

### **Kommunens ansvar**

3. Kommunen ska utföra eller låta utföra de åtgärder i den stationsmiljö som ingår inom allmän platsmark och som tillfaller kommunens ansvar för utpekade åtgärder.
4. Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som kommunen ansvarar för.

## **§5 Beskrivning av åtgärder och finansiering**

### **För åtgärderna i den statliga infrastrukturen**

**Åtgärd 1:** Planskild gång- och cykeltunnel (järnvägsbro) som kommer ersätta befintlig plattformövergång.

**Åtgärd 2:** Två nya sidoplattformar (norr respektive söder om järnvägen), som kommer ersätta befintligt mittplattform. Upp till 260 meter långa.

**Åtgärd 3:** Anslutande ytor – trappor och ramper till plattformarna

**Åtgärd 4:** Flytt av kontaktledning

### **Finansiering**

De totala kostnaderna, inkl. kostnader för projektledning och projektering, för åtgärderna är för närvarande uppskattad till 48 miljoner kronor i prisnivå (2015-09-11). Kostnaderna måste dock uppdateras och sättas i en senare prisnivå år före ett eventuellt medfinansieringsavtalstecknande.



Kostnaderna är osäkra och kan komma att ändras pga platsspecifika förutsättningar och rådande konjunktur vid upphandlingstillfället.

Åtgärderna i den statliga infrastrukturen finns inte med den nationella infrastrukturplanen 2014-2025, åtgärderna är medtagna i en lista på möjliga åtgärder som kommer behandlas under kommande åtgärdsplanering 2018-2029. I dagsläget är det oklart om objektet ryms i kommande plan.

Avsikten är att investeringen av åtgärderna finansieras av parterna enligt följande fördelning baserat på projektets uppskattade nyttor:

| Parterna     | Andel av den totala kostnaden för åtgärderna i % |                               |
|--------------|--------------------------------------------------|-------------------------------|
|              | Den statliga infrastrukturen                     | Den kommunala infrastrukturen |
| Trafikverket | 50                                               | 0                             |
| Kommunen     | 50                                               | 100                           |

För delar av den totala kostnaden för åtgärderna i den kommunala infrastrukturen kan vara berättigade att söka statlig medfinansiering för.

#### Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan uppskattade totala kostnader.

Trafikverket ska vara för drift och underhåll av järnvägsbrokonstruktionen, 2 nya sidoplattformar och förbindelsen till plattformarna.

Kommunen ska vara för drift och underhåll av pendelparkeringar, bussangöringar och övriga icke statliga anläggningar.

## **§6 Principen för parternas samarbete**

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan parterna.

## **§7 Tidplan**

Tidplanen är beroende av dels när finansiering kan ske och dels av den fysiska planläggningsprocessen.

## **§8 Framtagande av medfinansieringsavtal**

Parterna ska ta fram ett medfinansieringsavtal för objektet under förutsättning att det då bedöms aktuellt samt att dess genomförande ska ske med medfinansiering.

## §9 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Med undantag för ovanstående ska denna avsiktsförklaring inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Avsiktsförklaringen är giltig fram tills att efterföljande avtal är tecknade och ersätter avsiktsförklaringen, ex. medfinansieringsavtal/genomförandeavtal.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i

överenskommelsen, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Avsiktsförklaringen har upprättats i 2 likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Trafikverket (Namnförtydligande)

\_\_\_\_\_  
Svedala kommun (Namnförtydligande)



## KOMMUNSTYRELSEN

## PROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-05-29

§ 125

## Avsiktsförklaring för ombyggnad av stationsområdet

Dnr 2017-000198

### Beslut

#### Kommunstyrelsen beslutar

att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket, samt

att uppdra åt teknisk nämnd att arbeta fram ett förslag till avsiktsförklaring med Region Skåne.

#### Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket, samt

att slutgiltig utformning och godkännande av avtal delegeras till kommunstyrelsens ordförande efter samråd med 2:e vice ordförande.

### Sammanfattning av ärendet

Teknisk nämnd har beslutat 2017-05-16 att ställa sig positiv till inriktningen att teckna en avsiktsförklaring med Trafikverket och att detta skickas vidare till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för ställningstagande, samt att föreslå kommunstyrelsen besluta att uppdra till tekniska nämnden att arbeta fram ett förslag till avsiktsförklaring med Region Skåne.

Under en längre tid har en ombyggnad av stationsområdet i Svedala diskuterats mellan Svedala kommun, Trafikverket och Region Skåne. Beslut om att starta en förstudie togs i samråd 2013-05-17. Efter en hel del arbete från kommunens sida har parterna efter möte 2017-03-27 beslutat att ta fram en avsiktsförklaring för projektet i sin helhet och då för att främst lösa den finansiella utmaningen i projektet. Teknisk chef redogör för ärendet i tjänsteskrivelse.

Projektchef Alf Rasmussen är föredragande.

### Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag 2017-05-16 § 76

Tjänsteskrivelse av teknisk chef, daterad 2017-05-11

Stadsmiljöansökan Svedala kommun

Förstudie Svedala stationsområde av Sweco

Justerade minnesanteckningar från avstämningsmöte 2017-03-27

Plankarta: Detaljplan för del av Svedala 306:16 med flera "Nya stationsområdet etapp 1"

Illustrationsplan Områdesbeskrivning 2017-05-10

Utkast 2017-04-25 Avsiktsförklaring - Stationsutveckling, Trafikverket

---

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

---



SVEDALA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN

PROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2017-05-29

**Beslut skickas till**

Teknisk nämnd

---

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

---