

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Alnarp i Lomma kommun, Skåne län.

Järnvägsplanens granskningshandling är daterad 2022-12-22. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-17 §§ Förordning om byggande av järnväg. Kungörandet har skett 2023-03-04 i Skånska Dagbladet och Sydsvenskan samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 30 dagar.

Med anledning av granskningen har femton stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-15.

I de fall då yttrandet avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

Yttrande nr 1

Elsäkerhetsverket
Box 4
681 21 Kristinehamn

I yttrandet framförs följande:

1.1 Elsäkerhetsverket har inga synpunkter i detta skede av processen.

Kommentar från Trafikverket Region syd

1.1 Trafikverket tackar för informationen.

Yttrande nr 2

Försvarsmakten
107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

2.1 Försvarsmakten avstår i detta fall från att yttra sig i ärendet.

Kommentar från Trafikverkets Region Syd

2.1 Trafikverket tackar för informationen.

Yttrande nr 3

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
651 81 Karlstad

I yttrandet framförs följande:

3.1 MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Kommentar från Trafikverket Region syd

3.1 Trafikverket tackar för informationen.

Yttrande nr 4

Sveriges geologiska undersökning (SGU)
225 50 Lund

I yttrandet framförs följande:

4.1 SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer som bifogats i yttrandet.

Kommentar från Trafikverket Region syd

4.1 Trafikverket tackar för informationen och beaktar riktlinjerna i det fortsatta arbetet.

Yttrande nr 5

Trafikverket
Box 417
801 05 Gävle

I yttrandet framförs följande:

5.1 Vi kommer inte motsätta oss järnvägsplanen. Viktigt är dock att markförhandlaren i projektet har koll på rättigheter med annan part, så som arrenden med mera.

Kommentar från Trafikverket Region syd

5.1 Trafikverket tackar för informationen. Rättigheter inklusive kända arrenden framgår av fastighetsförteckningen.

Yttrande nr 6

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)
601 76 Norrköping

I yttrandet framförs följande:

6.1 SMHI ställer sig positivt till att den aktuella järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. Även fler godstransporter kommer kunna flyttas från väg till järnväg vilket minskar utsläppen ytterligare. SMHI hänvisar till dokument som berör hydrologi och meteorologi som bifogats i yttrandet.

6.2 Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte i Sverige bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån. SMHI länkar till vidare till information gällande det framtida klimatet.

6.3 När fler tåg kommer att trafikera sträckan kommer förmodligen bullerbelastningen att öka. Det måste säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området. Om risk för överskridande finns bör bullerdämpande åtgärder utformas.

Kommentar från Trafikverket Region syd

6.1 Trafikverket tackar för informationen och tar hänsyn till yttrandet i det fortsatta arbetet.

6.2 Järnvägens avvattningsanläggning har dimensionerats utifrån 100-årsregn för att undvika översvämningar av banan.

6.3 Bullerberäkningar har gjorts för det nya spåret med framtida tågtrafik. Beräkningarna visar att flera bostäder och utbildningslokaler behöver skyddas för att efterleva gällande riktvärden. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder fastställs i järnvägsplanen.

Yttrande nr 7

Stefan Alsved
Lomma 35:91
Allégatan 1
234 31 Lomma

I yttrandet framförs följande:

7.1 Fastighet 35:91 har tidigare blivit bullerinventerad eftersom Trafikverket har bedömt att bullret från järnvägstrafiken överstiger gällande gränsvärden och riktvärden. De första mätningarna och beräkningarna gjordes 2021.

Innan Trafikverket går vidare med utökad trafik på Lommabanan kräver fastighetsägaren att det ska finnas en detaljerad plan för hur bullerproblem ska hanteras för varje berörd fastighet. Fastighetsägaren har i dagsläget inte fått ta del av någon plan

för hur Trafikverket tänker reducera bullret vid deras fastighet. Grannarna har inte heller fått någon information enligt fastighetsägaren.

Fastighetsägaren förväntar sig och kräver att en detaljerad och tydlig plan för bulleråtgärder görs för fastigheten innan planen för utökad trafik på Lommabanan kan accepteras.

Kommentar från Trafikverket Region syd

7.1 Trafikverket tackar för informationen. Inom ramen för järnvägsplanen beräknas buller enbart för den sträcka som byggs om. Fastighet 35:91 ligger utanför utredningsområdet för de bullerberäkningar som Trafikverket har gjort för aktuell järnvägsplan och erbjuds därmed inga skyddsåtgärder inom ramen för järnvägsplanen.

Parallellt med järnvägsplanen har Trafikverket bedrivit en bullerutredning för hela Godsstråket genom Skåne efter ett föreläggande från flera kommunala tillsynsmyndigheter. Bullerutredningen ska även omfatta förslag på bullerskyddsåtgärder. I samband med bullerutredningen för Godsstråket genom Skåne har Trafikverket inventerat fastigheter längs hela Lommabanan som beräknas ha ljudnivåer över riktvärdena enligt planeringsfallet väsentlig ombyggnad. Åtgärdsutredningen är en separat utredning och inte kopplad till järnvägsplanen.

Yttrande nr 8

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)
LOMMA ALNARP 1:1 KM 290+503 - 291+172
Box 7070
750 07 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

8.1 Att SLU inför och under byggarbetet får information i god tid angående planerade el-avbrott. SLU har utrustning som exempelvis ett stort antal frysar med värdefullt forskningsmaterial som kan bli förstört vid längre elavbrott samt teknisk utrustning där experiment pågår som kan behöva stängas ned kontrollerat före en avstängning av elen.

8.2 Verksamhet och undervisningen kan fortgå som planerat under byggskedet och att SLU i god tid får information om störande arbetsmoment. Forskning och undervisning sker i hela Vegetumkomplexet och anslutande byggnader som Navet med stor hörsal och Articum med flera stora lärosalar och övningslabb samt i Horticum.

8.3 Parkeringsytor på grusparkering vid sortimentsträdgårdarna kan nyttjas under byggskedet då parkeringen vid Vegetums entré tas i anspråk för anläggningsarbeten, etablering och upplag. SLU förutsätter att denna parkeringsyta hålls tillgänglig för fordons- och persontrafik under hela byggtiden samt att eventuell tillfällig avstängning av infart planeras i god tid och i samråd med SLU och Akademiska Hus.

8.4 Den dialog som förs med Trafikverket kring vibrationer och vibrationskänslig utrustning inom SLUs verksamhet fortsätter i konstruktiv anda och att detta om möjligt även kommer till uttryck i järnvägsplanen.

8.5 Det är viktigt att ge möjlighet för passage genom gång- och cykeltunneln för viss räddningstjänst samt underhållsfordon som används vid skötsel av campusanläggningarna på båda sidor av spåren.

8.6 Att SLU har god tillgång till infartsvägar och entréer för i- och urlastning av material och framför allt till byggnaderna Biotronen och Vegetum som ligger nära järnvägen.

8.7 Att skyltning ses över inför byggstart och färdigställd station, såsom skyltar om återvändsgata längs Sundsvägen från Malmövägen och Kungsgårdsvägen.

8.8 SLU kräver att ersättning för markåtkomst skall regleras enligt Lantmäteriets regelverk.

8.9 SLU kräver att forskningsfaciliteten Landskapslaboratoriet dvs. Västerkrog, Klaus Vollbrecht Park och Tor Nitzelius Park, värnas och att tillgänglighet under byggprocess samt efter färdigställande av stationsområde beaktas.

8.10 SLU kräver att de markerade trädskyddszonerna längs järnvägen stäms av med SLU och koordinator för Landskapslaboratoriet före eventuell trädfällning och röjning.

8.11 SLU kräver att placering och anläggning av avvattningsanläggning (Js2) görs i nära samverkan med koordinator för Landskapslaboratoriet för att minimera skador på befintlig vegetation.

8.12 SLU kräver att avverkning av värdefulla träd och vegetation ersätts med nyplantering.

8.13 Nedstängningen av plankorsningen innebär att SLUs jordbruksverksamhet, inkluderande transport med stora fordon och i perioder i mycket stor omfattning, kommer att vara hänvisande till att använda det allmänna trafiknätet. SLU har noterat att det på flertalet ställen i järnvägsplanen omnämns vikten av säkerhet och att denna ska vara i centrum för den fortsatta processen, vilket uttrycks väldigt tydligt i järnvägsplanens projektmål. Det anges även att risk för olyckor vid järnvägstrafik bedöms som relativt låg på grund av det skydds- och styrsystem som finns inom järnvägstrafiken. Det som däremot inte omnämns är den ökade risken för olyckor som kommer av den ökade belastning på det allmänna trafiknätet som SLUs transporter kan komma att medföra.

SLU önskar därför, med reservation för att dessa synpunkter möjligen inte i alla delar är direkt hänförligt till järnvägsplanen, att de ändå beaktas på så sätt att alternativ transportväg genom en breddning av underfarten vid motorvägen i södra delen av campus tas med i järnvägsplanen som en del av projektet.

En breddning enligt ovan torde vara ekonomiskt motiverad om Trafikverket med stöd av det säkerhetstänk som omnämns i järnvägsplanen inkluderar den redan i järnvägsplanens fortskridande.

Kommentar från Trafikverket Region syd

8.1 Trafikverket strävar efter att begränsa störningarna på de verksamheter som sker inom campusområdet. Om behov av avstängningar av el, vatten eller trafik likväl uppstår kommer berörda informeras i god tid före avstängningen.

8.2 Trafikverket kommer fortsätta ha en löpande dialog med SLU och Akademiska hus AB även inför och under byggskedet så att undervisning och forskning kan samordnas med de byggarbeten som krävs. Krav ställs på entreprenören att efterleva gällande riktvärden avseende buller för byggarbeten och att skyddsåtgärder ska vidtas för att begränsa påverkan på omgivningarna. Det kan likväl uppstå störningar under byggtiden i form av buller, vibrationer och damning från anläggningsarbeten och byggtrafik.

8.3 Parkeringsytan söder om fastigheterna Alnarp 1:63 och 1:64 tas inte i anspråk under byggtiden. Sundsvägen öster om järnvägen med infart till berörd parkering kommer att hållas öppen under hela byggtiden. Dock kommer körbanans bredd att begränsas till sex meter. För att undvika olyckor kan det bli nödvändigt att begränsa vägbanans bredd till tre meter under spontningsarbetet (vilket pågår under cirka en vecka). Endast ett körfält kommer vara öppet och regleras med väjningsplikt från ena hållet, med vägmarkering eller signalreglering. Framkomligheten kan även begränsas under kortare perioder då vändytan i änden av Sundsvägen intill järnvägen anläggs. Vägen kommer att hållas öppen under arbetet med vändytan. Om avstängning av Sundsvägen blir aktuell kommer dialog föras med SLU och Akademiska hus AB för att hitta alternativa lösningar.

8.4 Trafikverket kommer fortsätta ha en löpande dialog med SLU och Akademiska hus AB inför och under byggskedet så att undervisning och forskning kan samordnas med de byggarbeten som krävs.

8.5 Passagen under järnvägen är dimensionerad för gång- och cykeltrafik med en fri höjd på minst 2,7 meter. Då vägen är enskild regleras inte järnvägsplanen vilka fordon som får trafikera passagen utan det hanteras av väghållaren.

8.6 Nuvarande anslutning till Vegetum och Biotronen stängs permanent i samband med att den planskilda passagen under järnvägen anläggs. Ny permanent anslutning behöver ske på annan plats, vilken inte regleras i järnvägsplanen, utan hanteras i det utformningsarbete som drivs av Lomma kommun i samarbete med SLU och Akademiska Hus AB. Järnvägsplanen möjliggör åtkomst till Biotronen och Vegetum under byggtiden mellan de två T2-tytor som ligger utmed Sundsvägens norra sida.

8.7 Omskytning kommer att ske under byggskedet och för färdig anläggning, men regleras inte i järnvägsplanen, utan hanteras i det fortsatta projekteringsarbetet.

8.8 Förändringar av fastigheter och rättigheter görs i en lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Då regleras även ersättningar.

8.9 De tillfälliga ytor som regleras med T i järnvägsplanen ger Trafikverket och dess entreprenör rätt att använda ytorna under byggskedet för de specifika ändamål som regleras i järnvägsplanen. Ytorna kommer att avgränsas tydligt för att undvika att obehöriga vistas inom arbetsområdet. Tillfälliga ytor för etablering och anläggningsarbeten kommer främst att anläggas för arbetet med den planskilda passagen under järnvägen och utmed det nya spår- och stationsområdet. Sundsvägen hålls öppen under byggskedet med vissa begränsningar, men plankorsningen över järnvägen kommer att stängas i samband med att den planskilda passagen ska lanseras in i sitt slutliga läge. Trafikverket kommer att ställa krav på upphandlad entreprenör att vidta försiktighetsåtgärder för att undvika onödiga skador och att marken ska återställas i så stor utsträckning som möjligt. Gällande framförande av maskiner genom Tor Nitzelius Park regleras det med ytorna benämnda T3. Syftet med T3 är att begränsa användandet av

ytan och reglera vilka maskiner som får använda ytan så att skador på omgivningen kan begränsas. Trafiken inom berörd yta kommer att vara liten och ytan ska endast användas vid anläggandet av faunapassagen under järnvägen. Avstängning för allmänheten eller annan pågående verksamhet behöver inte ske.

8.10 Fastighetsägare inom trädskyddsområdet informeras innan trädskyddsarbetet inleds. Det är då möjligt att ha en dialog med Trafikverkets underhållsavdelning om hur avverkning bör ske.

8.11 Avvattningsanläggningens placering och huvudsakliga utformning fastställs i järnvägsplanen genom de markanspråk som redovisas på plankartorna. Inför byggskedet förs dialog med SLU och Akademiska hus AB för att anpassa arbetet till befintlig verksamhet.

8.12 För de skador som uppkommer på grund av projektet ersätts berörda fastighetsägare ekonomiskt, exempelvis för avverkade träd. Trafikverket ersätter därmed inte avverkade träd med nyplantering, utan det överläts till berörd fastighetsägare.

8.13 Parallellt med järnvägsplanen har alternativ utretts för den enskilda vägen under järnvägen i höjd med E6.01. Resultatet av utredningen har redovisats för Lomma kommun, SLU och Akademiska hus AB. Utredningen visar att det är möjligt att höja den fria höjden och bredda vägen något, men åtgärder begränsas av järnvägsbronns stöd och bärigheten för dessa. Åtgärderna möjliggör inte fri framkomlighet för de fordon och redskap som används av SLUs jordbruksdrift, och kostnaden går därmed inte att motivera mot den begränsade nytta åtgärden innebär. Alternativa vägar till Sundsvägen för att nå SLUs jordbruksmark och verksamheter på båda sidor om Lommabanan finns med full fri höjd och större bredd än på den enskilda vägen. Eventuell ersättning för förlängd körväg med anledning av stängning av plankorsning kommer förhandlas i kommande skede.

Yttrande nr 9

Akademiska hus AB
LOMMA ALNARP 1:60 KM 290+771 – 290+848
Box 483
401 27 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

9.1 Bullerutredningen visar att bostäder inom Alnarp 1:63 och 1:64 ska erbjudas bullerskyddad uteplats. Plankartan behöver därmed kompletteras med skyddsåtgärd SK2 för dessa fastigheter då det saknas i granskningshandlingen.

9.2 Akademiska Hus önskar förtydligande angående vilka fasader på byggnadskomplexet Vegetum som omfattas av bullerskyddande åtgärder, SK1.

9.3 Trafikverket förutsätts ersätta Akademiska Hus för eventuell hyresnedsättning, kostnad för ersättningslokaler med mera som hyresgäster har rätt till som följd av buller eller andra olägenheter som uppstår under byggtiden.

9.4 Framförande av anläggningsmaskiner genom eller i anslutning till Tor Nitzelius park (T3) behöver ske på sådant sätt att verksamheten i parken inte störs och säkerheten för parkens besökare inte äventyras. Vägen behöver vidare hållas tillgänglig för allmänheten under hela byggtiden. Akademiska Hus förutsätter också att försiktighetsåtgärder vidtas så att träd och annan växlighet längs upplåtet område inte kommer till skada.

9.5 Akademiska Hus förutsätter att anläggande av stödkonstruktioner inte hindrar in- och utfart till Alnarp 1:63 och 1:64. Om avstängning av ordinarie infart behöver ske ska alternativ väg anordnas. Vidare förutsätter Akademiska Hus att arbeten med spont och stag utförs med minsta möjliga störning i boende- och utbildningsmiljö.

9.6 Då nuvarande parkeringsytor vid Vegetums entré tas i anspråk för anläggningsarbeten, etablering och upplag kommer parkering i stället att ske på parkeringsytan söder om fastigheterna Alnarp 1:63 och 1:64. Denna parkeringsyta ska hållas tillgänglig för Akademiska Hus och Sveriges lantbruksuniversitet under hela byggtiden.

9.7 Infartsvägar och entréer för in- och urlastning av material till byggnaderna Biotronen och Vegetum ska hållas tillgängliga under hela byggtiden.

9.8 Akademiska hus förutsätter att Trafikverket ansvarar för att funktion och säkerhet för de ledningar som påverkas av järnvägsutbyggnaden inte äventyras samt att Trafikverket tillser att ledningar flyttas och rättigheter för dessa omprövas om så är nödvändigt.

9.9 Kompensationsåtgärder ska, i samråd med Akademiska Hus, vidtas för de biotopskyddade träd som behöver tas ned vid Klaus Wollbrechts park.

9.10 För att Sveriges lantbruksuniversitet fortsatt ska kunna bedriva sin verksamhet även väster om järnvägen är möjligheten att korsa järnvägen med fordonstrafik avgörande. Akademiska Hus anser därför att breddningen av underfarten vid motorvägen i södra delen av campus ska tas med i järnvägsplanen som en del av projektet. Se även yttrande från Sveriges lantbruksuniversitet där denna synpunkt utvecklas mer i detalj.

9.11 Akademiska Hus förutsätter, i enlighet med inlämnad synpunkt vid samråd att samtliga bullerskyddande åtgärder ska anpassas till omgivande miljö.

9.12 Akademiska Hus anser fortsatt att Trafikverket bör genomföra vibrationsmätningar i byggnader både före, under och efter byggtiden.

Kommentar från Trafikverket Region syd

9.1 Plankartorna har kompletterats med *Sk2 – erbjudande om fastighetsnära bullerskydd, bullerskyddad uteplats* för fastigheterna Lomma Alnarp 1:63 och Lomma Alnarp 1:64.

9.2 I järnvägsplanen fastställs endast att berörd byggnad erbjuds fasadåtgärder utifrån den typ av fasad, fönster och ventil som finns idag. En detaljerad inventering kommer att ske i kommande skede där typ av åtgärd utreds och beslutas för de lokaler som berörs. Trafikverket kontaktar Akademiska hus AB inför den kommande inventeringen.

9.3 Trafikverkets har ansvar att ersätta de skador som uppstår till följd av projektet. Om berörda fastighetsägare kan påvisa att en skada uppkommit ersätts den ekonomiskt.

9.4 Trafikverket kommer att ställa krav på upphandlad entreprenör att vidta försiktighetsåtgärder så att framförandet av maskiner inom ytorna benämnda T3 inte ger upphov till onödig skada. Trafiken inom berörd yta kommer att vara mycket begränsad och ska endast användas vid anläggandet av faunapassagen under järnvägen, varför avstängning för allmänheten eller annan pågående verksamhet inte behöver begränsas.

9.5 Sundsvägen öster om järnvägen kommer att hållas öppen under hela byggtiden. Dock kommer körbanans bredd att begränsas till sex meter. För att undvika olyckor kan det bli nödvändigt att begränsa vägbanans bredd till tre meter under spontningsarbetet (vilket beräknas pågå under cirka en vecka). Endast ett körfält kommer vara öppet och regleras med väjningsplikt från ena hållet, med vägmarkering eller signalreglering. Åtkomsten till fastigheterna Alnarp 1:63 och 1:64 säkerställs under hela byggskedet.

Krav ställs på entreprenören att efterleva gällande riktvärden avseende buller för byggarbeten och att skyddsåtgärder ska vidtas för att begränsa påverkan på omgivningarna. Det kan likväl uppstå störningar under byggtiden i form av buller, vibrationer och damning från anläggningsarbeten och byggtrafik.

9.6 Se svar till SLU, 8.3.

9.7 Se svar till SLU, 8.6.

9.8 Påverkade ledningar har identifierats i arbetet med järnvägsplanen och dialog förs löpande med berörda ledningsägare. Trafikverket ansvarar för att samordna arbetet med ledningsarbetet, men genomförande och kostnadsfördelning regleras i genomförandavtal med respektive ledningsägare. Flytt av ledningar sker som ett förberedande arbete innan arbetet med järnvägsanläggningen inleds.

9.9 Kompensationsåtgärder regleras inte inom ramen för järnvägsplanen. Dialog förs löpande med SLU och Akademiska hus AB om lämpliga platser att vidta kompensationsåtgärder för att ersätta de träd som omfattas av det generella biotopskyddet.

9.10 Se svar till SLU, 8.13.

9.11 Inga spårnära bullerskyddsskärmar fastställs i Alnarp. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för fasad och uteplats erbjuds för ett flertal byggnader ägda av Akademiska hus AB. Dessa anpassas vid behov till befintlig, skyddad bebyggelse i dialog med Lomma kommun och Akademiska hus AB.

9.12 Trafikverket, SLU och Akademiska hus AB har under arbetet med järnvägsplanen haft en löpande dialog om vibrationspåverkan på den verksamhet som bedrivs inom campusområdet. Om behov finns att reglera vibrerande arbeten kommer relevanta krav att ställas på entreprenören i Trafikverkets upphandling.

Yttrande nr 10

Statens geotekniska institut (SGI)
581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

10.1 SGI har inget att invända på erhållet material

Kommentar från Trafikverket Region syd

10.1 Trafikverket tackar för informationen.

Yttrande nr 11

Länsstyrelsen Skåne
205 15 Malmö

I yttrandet framförs följande:

11.1 Länsstyrelsen saknar i planbeskrivningen flera av de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som anges i miljökonsekvensbeskrivningen och föreslår att de redovisas i anslutning till kapitel 4.4 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs*. När det gäller exempelvis naturmiljö behöver följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått framgå av planbeskrivningen:

- en biotopskyddad allé ska anläggas som kompensation för nedtagning av en biotopskyddad allé öster om järnvägen
- nedtagning av träd kommer inte att ske inom fåglarnas häckningsperiod och fladdermössens fortplantningstid (april-augusti), för att undvika att aktualisera artskyddsförordningen
- kompletterande inventering kommer att genomföras inom de områden som påverkas av järnvägsplanen men som inte täcks av sedan tidigare genomförd naturvärdesinventering
- kompletterande inventering av orkidéer kommer att genomföras inför byggskedet för att säkerställa att inga nya bestånd eller plantor påverkas av utbyggnaden eller av tillfällig nyttjanderätt
- skyddsåtgärder kommer att vidtas vid arbetet längs allén väster om Sundsvägen, allé vid Växtskyddsvägen och vid Västerskog för att skydda träd och annan vegetation, bland annat skogsknipprot
- krav ställs på hantering av massor med invasiva arter

11.2 Det framgår av planbeskrivningen att grundvattenförekomsten *SV Skånes kalkstenar* och *Alnarpsströmmen* som är av "annan förekomst" är underliggande utredningsområdet. Projektets bedömning är att vattenförekomsterna ligger på ett sådant djup att de inte kommer att påverkas av åtgärden, eftersom eventuellt permanent grundvattenbortledning kommer att vara mycket liten och ytlig.

Länsstyrelsen menar att det inte framgår tydligt att projektet har undersökt vilket djup Alnarpsströmmen befinner sig på inom utredningsområdet. Alnarpsströmmen djup är inte befäst enligt VISS och länsstyrelsens uppfattning är att dess djup varierar över utbredningsområdet. Länsstyrelsen anser därför att järnvägsplanen behöver

kompletteras med ett resonemang kring hur det har säkerställts att ingen påverkan sker på vattenförekomsten Alnarpsströmmen till följd av projektet.

11.3 Länsstyrelsen uppmärksammar att påverkan på *Alnarpsströmmen* inte redovisas i kapitel 7.2. *Miljö kvalitetsnormer*. Här redovisas endast påverkan på *SV Skånes kalkstenar*: ”Grundvattenförekomsten ligger djupt i berg och berörs inte då avsänkningen sker i jordlagren, därav sker inte heller någon påverkan på miljö kvalitetsnormerna.”

11.4 I kapitel 7 görs en genomgång av överensställningen med 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken. Redogörelsen i kapitlet är viktig med hänvisning till 1 kap 3 § lag om byggande av järnväg, som anger att ”Vid planläggning av järnväg och vid prövning av ärenden om byggande av järnväg ska 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken tillämpas.” Länsstyrelsen menar därför att planbeskrivningen behöver kompletteras med påverkan på riksintressena under kapitel 7.3. *Hushållning med mark- och vattenområden*.

11.5 Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen på ett sakligt sätt redovisar inverkan på riksintresse för kulturmiljövården *Alnarp M 76*. Länsstyrelsen bedömer att järnvägsplanen inte kommer att påtagligt skada de riksintressanta värdena.

Länsstyrelsen ser positivt på att Alnarpsområdet, som idag är en plats för Statens lantbruksuniversitet och grönt företagande samt är ett välbesökt parkområde, blir mer tillgängligt. Vi vill däremot betona att ett av järnvägsplanens syfte ”att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kollektivtrafikhärläge” endast kan uppfyllas i den grad att påtaglig skada på riksintresset inte uppstår.

Det finns kulturmiljöfrågor som kommer att behöva hanteras på en mer detaljerad nivå när planerna ska genomföras. Länsstyrelsen vill därför påminna om att eventuell ombyggnad av vägar samt fasadåtgärder inom byggnadsminnesområdet kan behöva tillstånd enligt 3 kap kulturmiljölagen, vilket sker enligt separat prövning. Fasadnära bulleråtgärder på byggnader behöver utformas med stor hänsyn till plan- och bygglagen 8 kapitel 13 § och 17 §, även i de fall byggnaderna inte har objektspecifika skyddsbestämmelser enligt byggnadsminnesbeslutet.

Parkmiljön och vegetationen i Alnarp är betydelsefulla för så väl riksintresset som för byggnadsminnet och det är därför av stor vikt att dessa beaktas så väl under byggskedet som vid hydrologisk påverkan i området.

Kommentar från Trafikverket Region syd

11.1 I järnvägsplanen fastställs skyddsåtgärder på plankartan för driftskedet. De skyddsåtgärder som ska fastställas redovisas och beskrivs i planbeskrivningens kapitel 4.4 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs*. Skyddsåtgärder som krävs för att efterleva gällande lagstiftning och riktvärden under byggskedet dokumenteras i en miljösäkringslista som innehåller krav som ska ställas på entreprenör vid upphandling, och regleras inte i järnvägsplanen. Inte heller kompensationsåtgärder kan regleras i järnvägsplanen utan hanteras i en separat process med berörda markägare.

11.2 Planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning om påverkan på Alnarpsströmmen. Alnarpsströmmen ligger i de djupa jordlagren och bedöms inte påverkas av anläggningsarbetet för mötesspår och gång- och cykelpassagen under järnvägen som sker i de övre jordlagren.

11.3 Planbeskrivningens kapitel 7.2. *Miljö kvalitetsnormer* har kompletterats med en bedömning av efterlevnad av samtliga miljö kvalitetsnormer i enlighet med godkänd MKB.

11.4 Planbeskrivningens kapitel 7.3. *Hushållning med mark- och vattenområden* har kompletterats med påverkan på riksintressen i enlighet med godkänd MKB.

11.5 Trafikverket tackar för informationen. Gällande järnvägsplanens syfte att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära läge hanteras prövning av bostadsbyggandet mot riksintresset i det eventuellt kommande detaljplanearbetet.

Trafikverket noterar att åtgärder eventuellt behöver hanteras enligt Kulturmiljölagen och Plan- och bygglagen, vilket kommer hanteras i den fortsatta processen.

Trafikverket driver en kontinuerlig dialog med SLU och Akademiska hus AB för att begränsa påverkan på deras verksamhet och omgivningen i Alnarp.

Yttrande nr 12

E.ON Energidistribution AB
212 15 Malmö

I yttrandet framförs följande:

12.1 E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inget att erinra.

Kommentar från Trafikverket Region syd

12.1 Trafikverket tackar för informationen.

Yttrande nr 13

Lars Ahlgren & Ing-Marie Ahlgren
Karstorp 19:65 KM 290+376
Skonaregatan 17
234 42 Lomma

I yttrandet framförs följande:

13.1 Fastighetsägarna anser att Trafikverkets förslag på bullerskyddsåtgärder är otillräckliga. De hoppas att fönsterbytet gör att bullernivån går ner till tillåten nivå inomhus. Men de föreslagna åtgärder som görs med hänsyn till fastighetens utomhusmiljö kommer inte att nå tillåten bullernivå då järnvägen är upphöjd på en bank.

Fastighetsägarna menar att bullerskyddet måste anläggas i direkt anslutning till banvallen för att bullernivån ska sänkas. De vill också att bullermätningar görs på platser där rälsen är upphöjd på bank.

Kommentar från Trafikverket Region syd

13.1 Avgränsningen av bullerutredningen till följd av mötesspåret i Alnarp innebär att det endast är två fastigheter norr om Malmövägen som utsätts för ljudnivåer över gällande riktvärden för ljudnivå inomhus och vid uteplats. För att få korrekta ljudnivåer i bullerberäkningen tas hänsyn till nivå på spåret och omgivande mark. På grund av att det är så få fastigheter som berörs av buller över riktvärdena från det nya mötesspåret är det inte ekonomiskt försvarbart att uppföra en bullerskyddsskärm utmed järnvägen. I stället fastställs erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för fasad och uteplats i järnvägsplanen för de två fastigheter norr om Malmövägen som har ljudnivåer över gällande riktvärden. Parallellt med järnvägsplanen bedriver Trafikverket en bullerutredning för Godsstråket genom Skåne där ytterligare bullerskyddsåtgärder kan bli aktuella.

Yttrande nr 14

Håkan Gräntz & Malin Bengtsson
Karstorp 19:64 KM 290+375
Skonaregatan 19
234 42 Lomma

I yttrandet framförs följande:

14.1 Fastighetsägarna finner inte de föreslagna bullerskyddsåtgärderna som godtagbara.

De anser att ett fönsterbyte delvis kan bidra till en sänkning av bullernivå inomhus men att åtgärder kopplade till trädgård och uteplats är ett mycket dåligt alternativ som inte är genomförbart. Fastighetsägarna anser att bullerberäkningar inte kan stämma för den berörda fastigheten. Detta på grund av att fastigheterna ligger tre meter under spårets höjd och därmed dämpas inte buller av mark och gräs. Fastighetsägarna menar på att det medför flera typer av buller, såsom slammer och metalliskt ljud från räls och hjul.

Fastighetsägarna menar att en ny hastighetsökning kommer bidra till ytterligare buller. De föreslår att Trafikverket i samråd med fastighetsägarna genomför ett platsbesök för att få en mer korrekt bild av ljudets utbredning och förhållanden.

Trafikverket ska enligt fastighetsägarna jobba med den modellen av bullerskärm som beskrivs i PM Buller 9.3.2. *Bullerskyddsskärm i Södra Lomma fig.5* då den fångar upp metalliskt ljud innan det breder ut sig.

Fastighetsägarna hänvisar till i yttrandet bifogat ljudklipp och exempelbild på bullerplank som skulle fungera i Lomma tätort.

Kommentar från Trafikverket Region syd

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Alnarp i Lomma kommun, Skåne län.

14.1 Se svar för yttrande 13 ovan, 13.1.

Angående den hastighetsökning som sker i framtiden för persontåg är det främst det ökade antalet tåg samt en ökad vägtrafik på Malmövägen som bidrar till att den ekvivalenta ljudnivån ökar något.

Yttrande nr 15

Lomma kommun
234 81 Lomma

I yttrandet framförs följande:

15.1 Lomma kommun är positiv till den föreslagna ombyggnaden av Lommabanan som är av stor betydelse för kommunens utveckling. Kommunen har inga nya synpunkter på planen men vill ändå lyfta några frågor kopplade till klimatförändringarna.

Ett förändrat klimat kommer med i handlingarna i form av beräkningar för 100-årsregn och översvämningsrisker. Förslagsvis skulle ett kort resonemang om andra typer av klimatförändringar platsa under exempelvis rubriken 2.4 *Osäkerheter* i MKB. Långvarig torka kan exempelvis öka risk för bränder och påverka markförhållanden.

Utsläpp av växthusgaser nämns inte i koppling till byggskedet. Trafikverket eftersträvar massbalans vilket är bra samt ställer krav på luftkvalitet kopplat till arbetsmaskiner. För produktval är fokus kemikalier. Trafikverket som stor användare av asfalt, betong, stål och liknande borde ha med kravställningar kopplat till klimatpåverkan. Betong, stål och asfalt med lägre klimatpåverkan finns på marknaden.

Kommentar från Trafikverket Region syd

15.1 Trafikverket tackar för informationen.

Angående klimatpåverkan är det främst översvämningsrisk som hanteras i utformningen av anläggningen. Risk för sättningar på grund av långvarig torka har inte analyserats inom ramen för arbetet med järnvägsplanen med tillhörande MKB, men bedöms inte innebära en risk för påverkan på järnvägsanläggningen.

Trafikverket bedriver löpande ett arbete för att minska klimatpåverkan. Val av material, byggteknik med mera regleras dock inte i järnvägsplanen, utan hanteras i kravställning på entreprenör vid upphandling.

För Trafikverket Region syd den 2023-05-22.



Olof Fredholm, projektledare