

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Alnarp Lommabanan (Kävlinge-Arlöv), Etapp 2 Lomma kommun, Skåne län

Järnvägsplan, 2023-02-21

Ärendenummer: TRV 2022/11328



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Alnarp

Författare: Agnes Ericsson, Stina Karlsson, Sweco

Dokumentdatum: 2023-02-21

Ärendenummer: TRV 2022/11328

Objektsnummer: 173045

Dokumentnummer: LB2-00-075-03-001

Version: 3.0

Kontaktperson: Olof Fredholm, Trafikverket

Innehåll

1	Samrådsrets	4
2	Samråd	4
2.1.	Samråd i förstudie och Val av lokaliseringsalternativ	4
2.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
2.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	5
2.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
2.2.2.	Samråd med berörd kommun	5
2.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
2.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9

I föreliggande samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2022/11325.

1 Samrådsrets

Under planläggningsprocessen genomförs samråd kontinuerligt med olika parter och med olika inriktning beroende på hur långt processen kommit. Samrådsretsen ser olika ut beroende på när i processen samråd genomförs.

Samrådsretsen har utgjorts av Länsstyrelsen i Skåne län, Lomma kommun, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Akademiska hus, allmänheten och enskilda som berörs samt övriga organisationer och myndigheter.

2 Samråd

2.1. Samråd i förstudie och Val av lokaliseringalternativ

Inom ramen för förstudien hölls under åren 2002–2003 ett antal samrådsmöten med Länsstyrelsen i Skåne, Vägverket, Skånetrafiken, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) och Akademiska hus samt med allmänheten i Lomma, Arlöv och Furulund.

I arbetet med val av lokalisering hölls under perioden 2010–2012 samråd med Länsstyrelsen i Skåne län och allmänheten i Lomma, Arlöv, Furulund och Stävie.

Därutöver genomfördes samråd med tjänstemän i Lomma, Burlöv och Kävlinge kommun samt med kommunala politiker. Trafikverket och Lomma kommun har också samverkat kring planprogram för Lomma stationsområde.

Information om projektet har under arbetets gång redovisats på Trafikverkets hemsida och i Trafikverkets nyhetsbrev. Inom ramen för samrådet har även en skrivelse gått ut till centrala myndigheter för inhämtande av synpunkter för projektet.

2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under perioden 2010–2012 genomfördes samråd med Länsstyrelsen i Skåne och allmänheten i Lomma, Arlöv, Furulund och Stävie. Frågeställningar som kom upp under samrådet rörde bland annat:

- Tillgänglighet till Slättängsområdet i Lomma.
- Läget för planskildhet i Lomma.
- Påverkan på Slättängsdammarna.
- Metallstoft som sprids från järnvägsanläggningar och hälsopåverkan.
- Vilka tåg som kommer att trafikera sträckan och vad en ökad godstågstrafik kommer att innebära.
- Frågor gällande bullerskydd.

Trafikverket har hanterat inkomna synpunkter fortlöpande under projektet.

2.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Minnesanteckningar och protokoll från genomförda möten samt inkomna yttranden under samrådsperioden finns diarieförda under TRV 2022/11325.

2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Den 17 januari 2022 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Skåne, med syfte att samråda kring miljökonsekvensbeskrivningens avgränsningar. Mötet inleddes med att projektet presenterades, liksom preliminär tidplan. Bakgrunden till länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan återgavs, vilket rörde ökade trafikmängder, begränsad påverkan på natur- och kulturvärden samt påverkan kopplat till buller, stads- och landskapsbild samt risk och säkerhet. Därefter diskuterades avgränsningar, innehåll och upplägg av miljökonsekvensbeskrivning. Även det underlag och de utredningar som ligger till grund för miljökonsekvensbeskrivningen avhandlades.

29 april 2022 hölls ett andra samrådsmöte med länsstyrelsen. Under samrådsmötet presenterades planförslaget samt miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen lyfte under mötet att Sundsvägen utgör del av riksintresseområde för kulturmiljö, vilket bör beskrivas i planhandlingarna. Vidare lyftes att angöring för Räddningstjänsten måste säkerställas när Sundsvägen stängs för fordonstrafik vid den planskilda gång- och cykelpassagen. Länsstyrelsen betonade också att Lomma kommuns planer för stationsområden behöver beskrivas i handlingarna. Det poängteras också att eventuell artskyddsdispens måste hanteras, liksom frågan kring grundvattensänkning för planskildheten.

Trafikverket har beaktat inkomna synpunkter och information i arbetet med järnvägsplanen. Sundsvägens betydelse för kulturmiljön har belysts i MKBn tillhörande järnvägsplanen. Räddningstjänsten har getts möjlighet att yttra sig under samrådet. Alternativa vägar finns för att nå båda sidor av järnvägen även efter att plankorsningen stängs. I järnvägsplanen ingår endast järnvägsanläggningen och plattformar. Resterande del av stationsområdet hanteras i den kommunala planläggningen. Trafikverket och Lomma kommun har regelbundna avstämningar för att samordna arbetet i järnvägsplan och detaljplan. Eventuella artskyddsdispenser hanteras i det fortsatta arbetet i projekt Lommabanan etapp 2. Grundvattensänkning vid planskildheten i Alnarp har hanterats i arbetet med järnvägsplanen och där i ingående utredningar.

2.2.2. Samråd med berörd kommun

Löpande samråd har skett med Lomma kommun månadsvis. Vid mötena har framför allt gränssnittsfrågor diskuterats för att samordna järnvägsplanen och den kommunala planeringen. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen redovisat statusen för det pågående arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Lomma kommun har under samrådet inkommit med ett yttrande som sammanfattats och bemöts nedan.

Lomma kommun är positiv till Lommabanans utbyggnad och anser att järnvägsplanen har stor betydelse för kommunens utveckling.

Lomma kommun efterfrågar ett antal förtydliganden i planhandlingen, kommunen konstaterar också att planen är i ett tidigt skede och att exempelvis miljökonsekvensbeskrivningen är preliminär. För information meddelar Lomma kommun också att Översiktsplan (ÖP) 2020 nu är antagen och bör refereras till i det fortsatta arbetet.

Lomma kommun lyfter att det i miljökonsekvensbeskrivningen står att det pågår ett detaljplanearbete i stationsområdet för Alnarp och anger att så inte är fallet. Däremot planerar kommunen att påbörja ett arbete med en fördjupad översiktsplan. Kommunen

anger också att det finns utbyggnadsplaner (bostadsändamål) för fastigheten Karstorp 25:1, i anslutning till den nordöstra delen av planen. Kommunen önskar att detta arbete tas i beaktning i det kommande arbetet med bullerfrågor.

Kommunen anger att den yta som i järnvägsplanen pekats ut för teknikbyggnad och växel står i konflikt med kommunens utbyggnadsplaner för fastigheten Karstorp 25:1. Planeringen av teknikbyggnad och växel kommer att försvåra för kommunen att skapa en attraktiv miljö. Lomma kommun önskar att Trafikverket utreder alternativa lokaliseringar för sin anläggning. Vidare påpekas att framkomligheten på den befintliga cykelvägen behöver säkerställas. Kommunen önskar delta i en dialog kring lokalisering.

Det anges att mobiSIR-masten bör placeras på västra sidan (i samråd med utförandet av stationsområdet), alternativt söder om gång- och cykelpassagen. Det är även viktigt att det sker samråd kring placeringen av fördröjningsmagasinet.

Kommunen har synpunkter på redovisningen av bullerfrågor. Det poängteras att det i bullerutredningen bör framgå tydligt hur olika förutsättningar och avväganden har gjorts, exempelvis hur ”uteplats” har definierats, vilka som inkluderats, om buller från vägtrafik inkluderats samt om bostäder utanför järnvägsplanens gränser ingår. Vidare önskar kommunen att det framgå tydligare vilka riktvärden Trafikverket avser följa vad gäller buller och vibrationer. Kommunen undrar också varför vibrationer kommer att utredas i ett senare skede.

Lomma kommun önskar en tydligare redogörelse för barriäreffekter och dess påverkan på djurlivet. Vad gäller bortledning av grundvatten under anläggningsskedet så är det otydligt var det kommer att ledas om och huruvida Natura 2000-område kommer att påverkas. Vidare efterfrågas en redogörelse av påverkan på ytvattenförekomster samt klimatanpassningsåtgärder.

Trafikverket noterar Lomma kommuns synpunkter.

Trafikverket tackar för information kring ÖP 2020, och har ändrat informationen i planhandlingarna. Felaktigheter i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kring detaljplaner i Alnarp har justerats. Trafikverket noterar också arbetet med den fördjupade översiktsplanen och utbyggnadsplanerna för Karstorp 25:1. Däremot tar Trafikverket endast hänsyn till antagna detaljplaner i bullerberäkningarna. Kommande detaljplan behöver därmed hantera bullret från järnvägen.

Det är inte aktuellt med en alternativ placering av teknikbyggnaden, då den bör vara lokaliserad intill växeln. Trafikverket ser idag inte att den är möjlig att omlokalisera, utan att riskera att komma i konflikt med andra intressen, exempelvis en placering väster om järnvägen som kräver en ny serviceväg som tar ytterligare åkermark i anspråk. Vad gäller mobiSIR-masten har den flyttats och samlokaliseras med teknikbyggnaderna vid den södra växeln. Fördröjningsmagasinet som redovisades vid samrådet har utgått och ersatts av ett underjordiskt magasin sydväst om Sundsvägen.

Uteplatsers placering vid berörda bostäder har identifierats vid fysiska besök. All statlig infrastruktur inkluderas i beräkningarna, det vill säga att både järnväg och statliga vägar ingår i bullerberäkningarna. Vad gäller avgränsning av bostäder avgörs det vilka som är bullerberörda utifrån en så kallad solfjädersberäkning, där endast bullret från den nya anläggningen beräknas. Beräkningen visar då vilka bostäder som får ljudnivåer över gällande riktvärden, och som därmed kan anses vara bullerberörda. Därefter sker en beräkning som tar hänsyn till all statlig infrastruktur. Det innebär att även bostäder

utanför den nya anläggningen omfattas. Trafikverket utgår från Naturvårdsverkets riktvärden för buller från spår och väg, vilka anges i TDOK 2014:1021.

Ytterligare information om förutsättningar och resultat av bullerberäkningarna återfinns i järnvägsplanens MKB. Vibrationsmätningar har skett efter samrådet. Resultatet från vibrationsmätningarna har arbetats in i MKB.

Vad gäller barriäreffekter för djurlivet hanteras och redogörs det för i den uppdaterade versionen av MKB. Likaså påverkan på ytvattenförekomster och klimatanpassningsåtgärder beskrivs i MKB. Ingen påverkan på någon dagvattenrecipient bedöms ske. Natura 2000-områden som riskerar att påverkas beskrivs i MKB.

2.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett fysiskt samråd hölls den 20 april 2022 på campus Alnarp (Sveriges lantbruksuniversitet, SLU). Lite drygt tjugo deltagare närvarade vid samrådet. Omkring tio privatpersoner lämnade skriftliga yttranden under samrådet. Inbjudan skedde med brevtskick samt annonsering i Sydsvenskan den 3 april och Post- och inrikes tidningar den 1 april.

Flera privatpersoner uttrycker att de är positiva till projektet och utbyggnaden av Lommabanan.

En privatperson ställer en fråga kring om suicidstaket kommer att sättas upp bakom dennas trädgård samt om det kommer att införas någon form av skydd mot ljussken från tågen.

En privatperson efterfrågar bullerskyddsåtgärder längs med sin tomtgräns samt en hastighetssänkning för godstågen. En annan privatperson uppger att efter ett banarbete så upplevs bullerstörningen som mer markant. Det efterfrågas en ny bullermätning, då det upplevs att bullernivåerna ökat sedan den senaste mätningen genomfördes. Det uttrycks också en oro för att bullerskyddsåtgärder inte ska hjälpa då det kan finnas risk att exempelvis nivåskillnader och cykelbro kan begränsa. Bullerskyddsåtgärd längs med Nyhemsgatan efterfrågas också.

En privatperson undrar om godstågen kommer stanna i Alnarp, eftersom det då skulle innebära att de bromsar in genom Lomma tätort. Det framkommer också ett önskemål om att det endast kör persontrafik på Lommabanan och godstrafik flyttas ut till ett nytt godstågsspår längs med motorvägen. Vidare efterfrågas fler planskilda korsningar för biltrafiken, alternativt att Strandvägen mot Malmö öppnas upp.

En privatperson lyfter att planeringen av plattformar är bra och med liten påverkan på omkringliggande miljö. Vidare tas infartsvägen för ersättningstrafik upp, det finns en tveksamhet till att den har tillräcklig bredd och det påtalas att detta bör utredas. Det tas också upp att det är positivt med en cykelpassage under järnvägen, men att det är viktigt med tydlig skyltning där cykelvägen övergår i blandtrafik.

En anställd vid SLU föreslår att en alternativ yta för upplag med mera, som nu är lokaliserad i Klaus Vollbrecht park (beläget i landskapslaboratoriet), bör utredas. Detta för att undvika negativ påverkan på befintlig mark och växtlighet samt värdefulla grönytor för forskning, demonstration och rekreation.

Ytterligare en anställd vid SLU tar upp Sundsvägen och dess vikt för lantbruksdriften. Mycket odling forskning och testbäddsverksamhet bedrivs från Mellangården. Det poängteras att det är viktigt att SLU får till stånd en fungerande korsning över järnvägen för motortrafik mellan campus och Mellangårdsvägen. Det lyfts att det är det nödvändigt för

lantbruksdriften att köra på Sundsvägen över järnvägsövergången för att kunna driva de 260 hektar åker som SLU bedriver öster om järnvägen. Det ställs också en fråga kring om det genomförts en konsekvensanalys av en stängning av korsningen för motortrafik samt om det genomförts någon trafikräkning för Sundsvägen.

En privatperson har lämnat en synpunkt som berör tågstationen i Lomma och vill ha information om hur den kommer att påverkas av Lommabanan etapp 2.

Trafikverket noterar synpunkterna från allmänheten.

Vad gäller suicidstaket så uppförs det utmed det nya spåret. Inga åtgärder vidtas norr om Malmövägen i aktuellt projekt. Trafikverket bedriver ett kontinuerligt arbete med att förbättra säkerheten utmed befintliga järnvägar, och noterar synpunkten.

Genomförda bullerberäkningar visar att ett fåtal bostäder norr om Malmövägen kommer att få ljudnivåer över gällande riktvärden på grund av det nya mötesspåret. Spårnära bullerskydd i form av skärm är inte ekonomiskt försvarbart utifrån de få berörda fastigheterna. Istället erbjuds berörda fastigheter fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av skärm vid uteplats och fasadåtgärder, exempelvis åtgärder på ventiler och fönster. Trafikverket noterar synpunkten om ökat buller utmed befintligt spår.

Möte mellan gods- och persontåg kan ske i Alnarp, vilket kan innebära att godståg bromsar i södra Lomma. Inbromsningen kan upplevas som störande men det är godståg som färdas i högsta tillåtna hastighet som är dimensionerande för bullerskyddsåtgärder. Vad gäller önskemålet kring att trafikera Lommabanan med enbart persontågtrafik och att godstrafiken flyttas utanför tätbebyggt område så beslutades det i Sverigeförhandlingen och i den Nationella planen 2028-2029 att Lommabanan etapp 2 skall projekteras och anläggas med genomgående spår i Flädie och i Alnarp. I föreliggande järnvägsplan inkluderas att befintlig korsning i plan byggs om till en planskild korsning, ytterligare planskilda korsningar alternativt att Strandvägen öppnas upp, omfattas inte av järnvägsplanen.

Skyltning för gång- och cykelpassagen kommer att hanteras inom ramen för Lomma kommuns planering. Tillräcklig vägbredd för att säkerställa ersättningstrafikens framkomlighet kommer att hanteras inom den kommunala planeringen.

De ytor som behövs under byggskedet vid stationen har justerats i järnvägsplanen efter samrådet. Däremot går det inte att undvika intrång i Klaus Vollbrechts park då det utöver plattform även ska anläggas ramper, parkering och cykelvägar inom ramen för kommunens åtagande, vilka sannolikt anläggs samtidigt som plattformarna.

Stängningen av Sundsvägens plankorsning med Lommabanan innebär att motorfordonstrafik som idag använder plankorsningen hänvisas till andra vägar. Stängningen av plankorsningen är beslutad i ett avtal mellan Lomma kommun, Trafikverket och SLU. Ytterligare utredningar har inte skett inom ramen för järnvägsplanen. Parallella utredningar pågår för att undersöka möjliga åtgärder på de alternativa vägar som finns idag för att förbättra framkomligheten för framför allt jordbruksfordon.

Lommabanan etapp 2 innebär införandet av persontågtrafik med bibehållen godstrafik. Etapp 2 möjliggör två persontåg per timme och riktning. Vad gäller buller så är Trafikverket i slutskedet av en bullerberäkning för hela Lommabanan efter etapp 1 och åtgärdsinventering för de fastigheter som beräknas få ljudnivåer över riktvärden utifrån prognosticerad trafik 2040.

Angående synpunkter som rör stationen i Lomma så meddelar Trafikverket att Lommabanan etapp 2 innebär byggande av nya mötesspår för att möjliggöra halvtimmestrafik för persontrafik mellan Kävlinge och Malmö, via Lomma.

2.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Skåne

Region Skåne framhåller att Lommabanan etapp 2 är mycket viktig för regionen då den är i linje med vad som överenskommit i storstadsavtal med Malmö stad och är en viktig del i att förverkliga Region Skånes persontågsstrategi 2020–2040. Region Skåne anser att det är viktigt att regionen får vara delaktiga i det fortsatta arbetet med att utforma stationerna och understryker att resenärer bör kunna känna igen sig på stationerna utmed Lommabanan med tanke på stationernas utrustning och placering.

Det är också viktigt för Region Skåne med tydlig skyltning, samt kostnadseffektiv drift och underhåll. Region Skåne anser att de två anläggningarna i Flädie och Alnarp bör ha samma underhållsentreprenör.

Trafikverket noterar synpunkterna. Utrustning för resenärer på plattform ingår i den järnvägsanläggning som Trafikverket ansvarar för. Trafikverket har sedan en tid tillbaka ett profilprogram för stationer som styr utformningen och som vi gradvis implementerar på landets järnvägsstationer. Även för Trafikverket är det viktigt med en hög klass på drift- och underhåll och tydlig skyltning mot anslutande kollektivtrafik. Trafikverket kommer även efter planskedet fortsätta att ha en dialog med Region Skåne angående utformning och placering av utrustning.

Akademiska Hus

Akademiska Hus ser positivt på Trafikverkets åtgärder i Alnarp och anser att de förbättrar mobiliteten till och från campus.

Akademiska Hus har synpunkter på hur olika typer av byggnader har kategoriserats i avsnittet som berör buller i MKB. Flertalet byggnader benämns enbart ”Byggnader” men Akademiska Hus påtalar att det bedrivs undervisning i fler av dessa byggnader varför de bör kategoriseras som ”Skola”. Vidare lyfts det att buller och vibrationer främst behandlas för bostadshus och Akademiska Hus anser att utredningar bör kompletteras för att säkerställa att verksamheter på campus Alnarp inte påverkas negativt av framför allt vibrationer och elektromagnetiska fält.

Akademiska Hus anser att Trafikverket bör genomföra besiktning av byggnaderna före entreprenadarbetet påbörjas samt att vibrationsmätning sker före, under och efter byggtiden. Eventuella bulleråtgärder förutsätts anpassas till miljön. Akademiska hus förutsätter också att tillgänglighet för persontrafik och andra transporter säkerställs under byggtiden. Vidare lyfts att entreprenaden inte får påverka befintliga underjordiska ledningar samt att samråd kring ledningar sker.

Akademiska Hus föreslår att det genomförs en för- och efterbesiktning av de vägar som beläggs med servitut, det vill säga på Sundsvägen, Växtskyddsvägen samt vid de tillfälliga nyttjanderätterna runt Vegetum. Det förutsätts också att servituten inte innebär en inskränkning i Akademiska Hus rådighet över vägarna. Slutligen förutsätts att ersättning för markåtkomst regleras enligt expropriationslagen.

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket har under samrådstitiden haft både fysiska och digitala möten med Akademiska hus där arbetet med järnvägsplanen förankrats.

Bullerberäkningarna har uppdaterats med det underlag som mottagits från Akademiska hus angående undervisningslokaler.

Akademiska hus och SLU har ombetts att återkoppla med underlag kring vibrationskänslig verksamhet på området. Trafikverket har en fortsatt dialog med Akademiska hus. Genomförda bullerberäkningar visar att det inte finns behov av spårnära bullerskyddsåtgärder i Alnarp. Järnvägsplanen har justerats för att säkerställa tillgängligheten för SLUs verksamheter under byggtiden. Samråd sker löpande med berörda ledningsägare för att säkerställa att påverkan på ledningarna begränsas och kan hanteras.

Besiktning av berörda byggnader och vägar sker normalt före och efter byggskedet så att eventuella skador som uppkommer kan regleras. Vägservitut på Sundsvägen, Växtskyddsvägen och vid de tillfälliga nyttjanderätterna vid Vegetum kommer att hanteras och regleras i processen efter järnvägsplanens fastställelse.

E.ON energidistribution AB

E.ON meddelar att de inte har något att erinra.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att det inte har något att erinra.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att det inte har något att erinra.

Fortifikationsverket

Fortifikationsverket ställer frågan om de äger någon fastighet som berörs av projektet.

Trafikverket meddelar att ingen fastighet som ägs av Fortifikationsverket påverkas av projektet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att de avstår från att lämna synpunkter.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att myndigheten inte kommer att lämna synpunkter.

Kraftringen

Kraftringen konstaterar att de berörs av projektet då fjärrvärmenät, fibernät och elnät påverkas. Fjärrvärme hanteras av Kraftringen Energi AB, fibernätet av Kraftringen fiber AB och elnätet av Kraftringen nät AB. Det konstateras också att Kraftringen nät AB deltagit i ledningsägarmöte men att övriga ledningsägare inte har kallats.

Det noteras att järnvägsplanen innebär ett flertal åtgärder på Kraftringens ledningsnät. Frågor som rör ledningar måste vara hanterade när järnvägsplanen antas. Det lyfts också att det är av stor vikt med ett genomarbetat förarbete, tydlig åtgärdsbeskrivning samt en sammanställning över vilka behov av tillstånd och överenskommelser som krävs finns på plats för att planen ska kunna genomföras.

Kraftringen hänvisar till ellagen vad gäller kostnadsansvar för ledningar som behöver åtgärdas som följd av utbyggnad av järnväg. Det anges att regleringar av kostnadsansvar ska finnas i form av avtal. Kraftringen länkar till de standardavtal som är godkända.

Slutligen presenterar Kraftringen en beskrivning av respektive ledningslag (fjärrvärme, fiber, el) som berörs av järnvägsplanen.

Trafikverket noterar synpunkterna och tackar för ytterligare underlag vad gäller aktuella ledningar som berörs av järnvägsplanen. Trafikverket välkomnar fortsatt dialog med Kraftringen.

Ledningsfrågor gällande fjärrvärmenät, fibernät och elnät har hanterats vidare i den arbetet med planhandlingarna, och fortsatt dialog kommer att ske med berörda ledningsägare även efter färdigställandet av järnvägsplanen. Kostnadsansvar kommer att regleras genom avtal.

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU)

SLU anser det positivt att Sverigeförhandlingen resulterat i att Lommabanan prioriteras i Nationell plan 2018-2029. Det anses också vara mycket viktigt med att ett resandeutbyte i Alnarp inkluderas i etapp 2.

SLU anger att vibrationsmätningar före och under produktion bör genomföras. Information angående planerade el-avbrott behöver gå ut i god tid då SLU har utrustning bestående av frysar med värdefullt forskningsmaterial.

Vidare anges att SLU behöver god tillgång till infartsvägar och entréer, framför allt till byggnaden Biotronen som ligger nära järnvägen. Det lyfts också som viktigt att undervisning kan fortgå i Vegetumkomplexet och anslutande byggnader som Navet, Articum och Horticum och att SLU blir informerade om eventuella arbetsmoment som kan störa undervisningen.

Tillgänglighet under och efter byggskede till forskningsfaciliteten landskapslabbet Västerskog måste värnas. SLU vill ge möjlighet för underhållsfordon och viss räddningstjänst att passera gång- och cykelpassagen.

SLU önskar pendlarparkering på västra sidan av spåren, det lyfts också att det är viktigt att tydliggöra skötselansvar för parkeringen. Vidare bör entréer till campus samordnas med campusutvecklingen. Skyltning bör ses över inför byggstart och färdigställd station såsom skyltar om återvändsväg längs Sundsvägen ifrån Malmövägen och Kungsgårdsvägen.

Vidare önskar SLU en utredning om avrinningsvattenhantering såsom möjlighet att koppla på befintligt vattensystem i landskapslabbet samt att, om möjligt, en samfällighet skapas för detta. Det lyfts att avverkning av träd bör ersättas med nyplantering.

Slutligen anger SLU att ersättning för markåtkomst ska regleras enligt lantmäteriets regelverk.

Trafikverket noterar synpunkterna. Trafikverket har under samrådtiden haft både fysiska och digitala möten med SLU där arbetet med järnvägsplanen förankrats.

Angående vibrationsmätningar så har Trafikverket bett SLU om underlag kring särskilt vibrationskänslig utrustning. Trafikverket har gärna en fortsatt dialog kring detta.

Under byggskedet kommer framkomligheten på Sundsvägen periodvis försämrats och en totalavstängning av plankorsningen sker under cirka fyra månader då bron för den planskilda passagen ska föras på plats. Passagen är dimensionerad för att mindre motorfordon kan passera under järnvägen, men det är Lomma kommuns om beslutar hur passagen trafikregleras.

Trafikverket noterar SLU:s synpunkter kring parkering, entréer och skyltning. Detta är dock inte inkluderat i föreliggande järnvägsplan, utan sker inom ramen för Lomma kommuns planering för stationsområdet.

Avvattningen av järnvägsanläggningen kommer att ske med diken utmed järnvägen samt ett underjordiskt fördröjningsmagasin sydväst om Sundsvägen. Vattnet leds därefter vidare utmed järnvägen söderut och släpps i vattendraget söder om Västerskog.

Trafikverket kommer även efter planskedet fortsätta att ha en dialog med SLU angående bland annat tillgänglighet till undervisningslokaler.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att de avstår ifrån att yttra sig i ärendet.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI meddelar att det inte har någon erinran.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU hänvisar till allmänna riktlinjer vid yttrande avseende infrastrukturemissor.

I de allmänna riktlinjerna anges att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivåns betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Kunskap om markens beskaffenhet avseende dessa parametrar kan till exempel användas för optimal placering, design och utförande av infrastrukturanläggningar, lednings-, spår- och vägdragnin inklusive tillhörande grundläggning och storleksbestämning av eventuella fundament. Detta för att ur teknisk- och miljösynpunkt erhålla hög säkerhet, men även för att om möjligt minska behov av bergmaterial och erforderlig transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus. Därutöver hänvisar SGU till checklistor och en karttjänst som visar grundvattenmagasin.

Trafikverket noterar SGUs riktlinjer.

Naturskyddsföreningen Lomma-Bjärred

Naturskyddsföreningen reagerar på passageplanen som presenteras i MKB.

Naturskyddsföreningen anger att ett 100-procentigt stopp för små- och medelstora djur innebär att djuren stängs av från att röra sig mellan exempelvis Alnarpsparken och Västerskog.

Naturskyddsföreningen lämnar ett förslag på passage: Precis där perrongerna anläggs bör en 100-procentig spärr byggas för smådjur. På övriga sträckor, där skydd mot spårsporing ska anläggas, ska maskvidden på nätet vara runt 15 cm i den nedre delen. Då kan allt från harars storlek och mindre ta sig igenom, medan människor inte kan passera.

Trafikverket noterar Naturskyddsföreningens förslag på passager. En faunapassage fastställs i järnvägsplanen för att möjliggöra att små till medelstora djur kan passera under järnvägen. Detaljer kring utformning av suicidstängsel beslutas inte i järnvägsplanen utan hanteras i den efterkommande detaljprojekteringen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se