

JÄRNVÄGSPLAN

Lund-Flackarp, fyra spår

Lunds kommun och Staffanstorps kommun, Skåne län

Samrådsredogörelse 2017-12-22



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 MALMÖ

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Järnvägsplan Lund-Flackarp, fyra spår

Författare: Christina Granér, Sweco

Fotografi sidan 1: Christina Granér, Sweco (Järnvägsbro över Höje å-dalen)

Dokumentdatum: 2017-12-22

Ärendenummer: TRV 2015/22839

Objektnummer: 131089

Dokumentnummer: LUFLP-01-060-Samrådsredogörelse

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Åkerholm, projektledare

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
INLEDNING	5
Syfte med samråd	5
Samrådets omfattning	5
SAMRÅD I TIDIGARE SKEDEN	6
SAMRÅDSAKTIVITETER FÖR JÄRNVÄGSPLANEN	6
Möten och informationsutbyten	6
Informationsmaterial	7
SAMRÅDSKRETS	6
SAMRÅDSAKTIVITETER	7
Länsstyrelsen Skåne	7
Lunds kommun	8
Staffanstorps kommun	9
Särskilt berörda och allmänhet	10
Markägare och arrendatorer	12
Värmeverket på Nordanväg	13
Dikningsföretag	13
Föreningar	14
Ledningsägare	14
Räddningstjänsten	14
Region Skåne och den regionala kollektivtrafikmyndigheten	15
Skånetrafiken	15

Myndigheter	16
INFORMATIONSMATERIAL	16
Utskick inbjudan	16
Annonsering	16
Informationsmaterial	17
UNDERLAG	17

Sammanfattning

Samråd har genomförts i form av möten med Länsstyrelsen Skåne och de berörda kommunerna Lund och Staffanstorp. Tre möten har genomförts med allmänheten och enskilda som kan anses särskilt berörda. De har genomförts hösten 2015, våren 2016 och hösten 2017. Samrådsmöten har genomförts med Region Skåne och den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Skånetrafiken, markägare, arrendatorer samt Räddningstjänst syd och räddningstjänsten Lomma-Staffanstorp. Samråd har även skett med ledningsägare och övriga berörda myndigheter och föreningar.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för projektet har uppdaterats 2016-06-22 och 2017-09-05.

Inledning

Syfte med samråd

En viktig del vid planering av järnvägsutbyggnaden är dialogen med alla som berörs. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, sakägare och allmänhet om utbyggnaden.

Syftet med samråden är dels att skapa förankring av projektet hos berörda parter, dels att samla in kunskap som finns om det aktuella området och ta del av information som är relevant för projektet. Under samrådet finns det möjlighet att lämna information samt att lämna synpunkter och förslag som kan leda till att projektet blir så bra som möjligt för så många som möjligt.

Samrådets omfattning

Samrådsredogörelsen omfattar alla samrådsformer under planskedet fram till utställning för granskning.

Denna samrådsredogörelse innehåller beskrivningar av de samråd som genomförts under skede samrådsunderlag och samrådshandling. Samrådsredogörelsen har tyngdpunkt på de samråd som genomförts i det senare skedet, med aktiviteter under sommaren och hösten 2017.

Samråd i tidigare skeden

Sträckan Lund-Flackarp är en delsträcka i arbetet med utbyggnaden av Södra stambanan mellan Lund och Malmö. Under 2014 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för fyra spår mellan Flackarp och Högevall i Lund. Åtgärdsvalsstudien utgör grund för järnvägsplanen Lund-Flackarp, fyra spår. Inga samråd skedde under arbetet med åtgärdsvalsstudien.

Länsstyrelsen Skåne fattade beslut 2016-03-22 att utbyggnadsförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsrets

Samrådsretsen utgörs av myndigheter och organisationer, enskilda som kan antas bli särskilt berörda, markägare, ledningsägare, dikningsföretag och övrig allmänhet. Tre samrådsmöten med allmänheten och enskilda som kan anses särskilt berörda har genomförts.

Inbjudan till samrådsmöte för berörda skickades till cirka 700 mottagare. Merparten var fastighetsägare inom 500 meter från järnvägen samt rättighetshavare inom 100 meter från järnvägen. Därutöver har samrådsretsen bestått av följande:

- Tre markägare
- Arrendatorer
- Lunds kommun
- Staffanstorps kommun
- Länsstyrelsen Skåne
- Räddningstjänsten
- Natur- och friluftsföreningar
- Idrottsföreningar med verksamhet på Klostergården
- 14 stycken ledningsägare
- 21 statliga myndigheter
- Dikningsföretag och Höje å vattenråd

Samrådsaktiviteter för järnvägsplanen

Möten och informationsutbyten

I skede samrådshandling har ett stort antal fysiska möten genomförts. Mejlväxlingar och telefonsamtal har även skett i syfte att utbyta information och bredda förståelsen för projektet. Inom denna aktivitet ryms också de formella skriftliga yttranden som lämnats av sakägare, privatpersoner och berörda kommuner.

Projektet har genomfört särskilda samrådsmöten med följande parter:

- Region Skåne och den regionala kollektivtrafikmyndigheten
- Skånetrafiken
- Länsstyrelsen Skåne

- Lunds kommun
- Staffanstorps kommun
- Markägare
- Berörda dikningsföretag
- Arrendatorer
- Räddningstjänsten Syd och Lomma-Staffanstorp
- Ledningsägare

Informationsmaterial

Informationsmaterial har tagits fram och publicerats på Trafikverkets webbplats. Därutöver har specifikt samrådsmaterial producerats inför mötet 2017-09-05. Det materialet har också lagts ut på Trafikverkets webbplats.

Samrådsaktiviteter

Länsstyrelsen Skåne

Samrådsmöten med länsstyrelsen om samrådsunderlaget har hållits 2015-11-25 och 2016-08-31. Länsstyrelsen framförde synpunkter inför arbetet med samrådsunderlag och miljökonsekvensbeskrivningen. Utformning av bullerskyddsskärmar med hänsyn till stadsbild och önskemål från Lunds kommun diskuterades.

Samrådsmöten med länsstyrelsen har vidare genomförts 2017-06-07 samt 2017-09-06, inför framtagandet av samrådshandlingen av järnvägsplan och MKB. Det första av dessa två möten var ett avgränsningssamråd för MKB:n. Vid mötena diskuterades bland annat ytvatten, fladdermusinventering, elektromagnetiska fält, Höje ås dalgång, biotopskydd och strandskydd samt MKB:ns inriktning och avgränsningar. Tillståndsfrågor lyftes också, liksom länsstyrelsens förslag på att göra Höje ås dalgång till riksintresse för friluftsliv.

Trafikverkets svar: En fladdermusinventering inom området vid Höje å-bron genomfördes av projektet. Den visade ingen förekomst av skyddsvärda fladdermusarter eller av fladdermusbon i närområdet.

Södra stambanan såsom riksintresse för kommunikation hanteras som ett prioriterat riksintresse i relation till Höje ås dalgång. Södra stambanans korsning med Höje å-dalen utgör en mycket liten del av Höje ås sträckning som hösten 2017 blev riksintresse för rekreation och friluftsliv.

Sverige saknar lagstadgat gränsvärde när det gäller magnetfält. I stället tillämpas en så kallad försiktighetsprincip, vilket innebär att åtgärder för minskad risk för exponering ska göras om kostnaderna för åtgärderna bedöms rimliga. Anledningen till att det inte finns något lagstadgat gränsvärde är att det saknas klara bevis för att magnetfälten ökar cancerrisken. Försiktighetsprincipen baseras främst på att cancerrisken inte kan uteslutas. Trafikverket använder ett riktvärde på 0,4 mikrotlesla för elektromagnetiska fält, medan Arbetarskyddsstyrelsen rekommenderar 0,2 mikrotlesla som gränsvärde under arbetstid. Genomförda beräkningar som Trafikverket gjort i detta projekt visar att ingen byggnad för stadigvarande vistelse finns inom riskzonen för 0,4 mikrotlesla.

Länsstyrelsens enhet för risk och säkerhet deltog även i ett samrådsmöte med berörda räddningstjänster, vilket genomfördes 2017-08-23. Vid mötet lyfte länsstyrelsen åter frågan om riktvärdet för elektromagnetiska fält. Länsstyrelsen ser helst att 0,2 mikrotresla används som riktvärde i stället för 0,4.

Trafikverkets svar: Länsstyrelsen informerades om att det inte finns några bostäder eller lokaler för stadigvarande vistelse som ligger så nära (inom 20-40 meter) att de utsätts för vare sig 0,2 eller 0,4 mikrotresla. Framtida utbyggnader av bostäder måste dock ta hänsyn till skyddsavståndet till järnvägen.

Lunds kommun

Trafikverket har under skede samrådsunderlag träffat Lunds kommun vid ett informationsmöte 2015-03-05 samt vid fyra arbetsgruppsmöten under året 2015. Lunds kommun framförde då att kommunen vill att den nya stationen bidrar till stadsutvecklingen. Kommunen vill vara med och påverka spårläget och delta i framtagandet av gestaltungsfrågor.

Under skede samrådshandling har Trafikverket fortsatt att samråda med Lunds kommun genom en serie arbetsgruppsmöten. Vid flera av dessa möten deltog även representanter för Lunds kommuns mark- och exploateringskontor i egenskap av markägare. Under mötena har bland annat läget för Klostergårdens station med dess angöringar och omgivande miljö diskuterats, liksom gestaltungsfrågor och byggbarhet. Under de senare mötena diskuterades även gränssnitten mellan Trafikverkets ansvar för stationen och Lunds kommuns detaljplan. Därutöver lyftes samrådsaspekter från Lunds kommun på hela järnvägslinjen, från Höje å och norrut. Ett särskilt samrådsmöte genomfördes 2017-10-12 med kommunens kultur- och fritidsförvaltning i egenskap av berörd markägare i området runt Klostergårdens station.

Lunds kommun har lämnat in två yttranden: ett yttrande¹ för samrådsskedet gemensamt från tekniska nämnden och byggnadsnämnden på uppdrag av kommunstyrelsen, och ett yttrande av miljönämnden med fokus på miljöfrågor. Kommunen ansåg sammanfattningsvis att samrådshandlingen inte tillräckligt tydligt skapar en förståelse för projektets helhet och upplevelse. Kommunen efterlyste mer kartor, illustrationer, fotomontage och liknande. Därutöver var kommun kritisk till att MKB:n inte finns med i samrådshandlingen, och kommunen ville ha mer information om buller och vibrationer, markföroreningar, emissioner till luft, hantering av dagvatten och vattnets status, samt hantering av biotopskydd och strandskydd.

Trafikverkets svar: Lunds kommun har haft tillgång till materialet under hela processen via Trafikverkets projektportal, som gjorts tillgänglig för kommunen. Trafikverket kan dock konstatera att det inte varit tillräckligt. Tätare möten där olika sakfrågor hanteras ska ge kommunen bättre underlag inför det formella granskningsskedet.

Ytterligare möten genomfördes efter att kommunens två yttranden lämnats in.

¹ Slutligt yttrande lämnas under granskningsskedet, då järnvägsplanen ställs ut för granskning

- 2017-10-04, projektets visualiseringsmodell förevisades för kommunala chefer och tjänstemän, i syfte att ge ökad förståelse för projektets helhet
- 2017-10-12 med arbetsgruppen, fokus på gestaltungsprogrammet och trafiklösningar samt diskussion om trafiklösning och utformning främst vid den nordöstra anläggningen till Klostergårdens station
- 2017-10-23 med arbetsgruppen, fokus på trafik och tillfälliga ytor
- 2017-11-10 med arbetsgruppen, fokus på vattenfrågor
- 2017-11-16 med arbetsgruppen, fokus på buller
- 2017-12-01 med arbetsgruppen, summering och fortsatt arbete

Syftet med mötesserien har varit att både ge en bredare överblick av projektet samt möjlighet till fördjupningar i angelägna frågor. Mötena har gett kommunen ett bättre underlag inför granskningskedet, och bedöms ha besvarat många funderingar som kommunens tjänstemän haft. Kommunens representanter är inte nöjda med trafiklösningen vid Nordanvägs förlängning.

Trafikverkets svar: Trafikutformningen vid den nordöstra anläggningen till Klostergårdens station har utgått från de befintliga fastighetsgränserna och att intrång i omgivande fastigheter inte är aktuellt. Den projekterade trafiklösningen och stationen är byggbar och ska fastställas i järnvägsplanen. Kommunens framtida exploatering av närområdet kan skapa nya förutsättningar och trafiklösningen kan därmed göras mer optimal.

Lunds kommun skickade efter mötesserien en rad frågor och synpunkter i brev daterat 2017-11-25. Kommunen efterfrågade bland annat vilket kunskapsunderlag Trafikverket utgått från vid beslutet att inte sätta bullerskyddsskärmar på järnvägsbroarna över Höje å. Brevet besvarades 2017-11-08.

Trafikverkets svar: Höje å-dalen är idag inget tyst område, och därmed saknas riktvärden att utgå från. Bullerskyddsskärmar på broarna kommer att få en mycket lokal effekt. Kostnaden överstiger den bedömda nyttan och därför kan inte bullerskyddsskärmar på järnvägsbroarna över Höje å anses samhällsekonomiskt motiverade.

Staffanstorps kommun

Trafikverket har under skede samrådsunderlag haft ett möte med Staffanstorps kommun 2015-10-09 samt 2016-11-10. Kommunen önskade bland annat diskutera bredden på järnvägsbron vid väg 108. Möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 108 diskuterades.

Trafikverket har i skede samrådshandling haft ett möte med Staffanstorps kommun 2017-09-11. Vid mötet diskuterades bland annat placering av teknikbyggnader längs sträckan och teknikbyggnadernas gestaltning, läget för Klostergårdens station och tågbullrets utbredning och påverkan på de boende i Flackarps by.

Inför skede utställningshandling genomfördes ett möte med Staffanstorps kommun 2017-12-15. Vid mötet presenterades järnvägsplanen och dess underlag, och materialet överlämnades. Syftet var att ge kommunen goda möjligheter att förbereda kommunens yttrande på granskningshandlingen inför den interna politiska processen.

Trafikverkets svar: En gång- och cykelväg parallellt med väg 108 ingår inte i det här projektet.

Bullerberäkningarna visar att bullernivåerna från tågtrafiken inte kommer att öka för boende i Flackarps by. Däremot berörs de av masstransporter under byggskedet som föreslås gå längs en ny byggväg parallellt med och norr om väg 108, och därmed delar utfart till 108:an med Flackarps byväg. Teknikbyggnadernas utformning studeras i gestaltningsprogrammet.

Staffanstorps kommun har lämnat ett skriftligt yttrande daterat 2017-11-14. Kommunen är positiv till utbyggnaden av Södra stambanan och tillkomsten av Klostergårdens station, vilken ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken även för boende i Staffanstorp. Kommunen vill dock att åtgärder för att minska bullret längs Höje å genomförs med tanke på att både Staffanstorp och Lund har planer på ny bostadsbebyggelse nära ån. Buller och andra störningar för boenden måste begränsas under både bygg- och driftskede.

Staffanstorp vill också se en särskild utredning för farligt gods på sträckan Lund-Flackarp och är slutligen starkt kritisk till teknikbyggnader som placeras inom kommunens gränser.

Trafikverkets svar: Bullerskyddsskärmar på broarna över Höje å samt söder om Höje å är inte samhällsekonomiskt motiverade. Kostnaden överstiger den nytta och faktiska bullerreduktion som uppnås. Avstånden till bostäder är så stort att skärmarna inte är effektiva, och därför erbjuds fastighetsnära åtgärder i stället. Bullerskyddsåtgärder kan endast utredas och göras för befintliga byggnader och verksamheter, inte framtida.

I utredningen om risk och säkerhet har risken för en olycka med farligt gods utretts. Risken är mycket liten.

Teknikbyggnader placeras utmed sträckan på de platser där de behövs utifrån järnvägsanläggningens funktion och drift. Det innebär att teknikbyggnader behöver placeras på flera platser längs sträckan.

Särskilt berörda och allmänhet

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten hölls i skede samrådsunderlag i form av öppet hus 2015-10-14 på Grand Hotel i Lund där projektets förutsättningar presenterades. Cirka 200 personer kom till mötet. Öppet hus ordnades även 2016-05-31 på Järnåkraskolan i Lund där utbyggnadsförslaget redovisades. Drygt 100 personer kom till Järnåkraskolan.

Det fanns även möjlighet för allmänheten att delta i arbetsgrupper. Ett startsmöte hölls på Sparbanken Skåne Arena i Lund 2015-12-07. På mötet deltog även representanter från Trafikverket och Lunds kommun.

I skede samrådshandling genomfördes ett samrådsmöte för berörda 2017-09-05 på kvällstid. Mötet hölls på Klostergårdsskolan i Lund. En visualiseringsmodell (dataanimering) över anläggningen förevisades och information gavs via temaaffischer, anläggningsbeskrivning, bullerutbredningskartor samt plankartor som visade tillfälligt och permanent markanspråk.

Mötet besöktes av cirka 100 personer och många frågor gällde buller, byggskedet och odlingslotter. Skriftliga synpunkter lämnades i anslutning till mötet samt inom en utsatt samrådsperiod, som var mellan 5 och 26 september 2017. De som uttryckte störst oro för ökat buller från tågtrafiken, samt för störningar under byggperioden var boende på Rådman svängen väster om järnvägen samt boende från Klostergårdens höghus närmast spåren.

Trafikverkets svar om buller: Bullerutbredningen har utretts och presenterades under mötet. Materialet finns att studera på Trafikverkets webbplats. De flesta boende kommer att få något lägre bullernivåer i och med de bullerskyddsåtgärder som ska genomföras. De fastighetsägare där bullernivåerna beräknas överskrida riktvärdena även med bullerskyddsskärm längs järnvägen, kommer att erbjudas fastighetsnära åtgärder. Inga bullerskyddsskärm kommer att sättas upp på bron över Höje å eller söder om Höje å. Kostnaden är inte samhällsekonomiskt motiverad i relation till den lilla effekten som skärmar i det läget ger. Effekten försämras av långa avstånd till bostadshus.

Trafikverkets svar om byggskedet: Byggskedet kommer att medföra störningar på omgivningen i form av buller, vibrationer, masstransporter, damning och omledningar av trafik vid läget för Klostergårdens station. Störningarna kan begränsas genom att krav ställs på den framtida entreprenören, krav som exempelvis kan reglera tider för bullerstörningar och masstransporter, avskärmningar, säkerhetsåtgärder och information.

Trafikverkets svar om odlingslotter och kolonier: Inga odlingslotter eller kolonier öster om järnvägen kommer att drabbas av intrång, men påverkan sker exempelvis genom buller under byggskedet. Intrång i vissa odlingslotter sker väster om järnvägen, bland de odlingslotter som ligger söder om Lidl. I samband med montering av bullerskyddsskärm norr om Ringvägen sker ett tillfälligt intrång på koloniområdena Haga och Sankt Månslyckan, samt ett mindre permanent intrång då järnvägsfastigheten kommer närmare koloniområdenas gräns. Samråd sker med Lunds kommun för att minska konsekvenserna för berörda odlare.

Efter samrådsmötet med berörda har ytterligare synpunkter inkommit till Trafikverket via brev, mejl och myndighetens webbplats. Synpunkterna och frågorna har i huvudsak gällt buller och vibrationer, nedgrävning av järnvägen under Lund, risker för barn under byggtiden, allmänna störningar under byggtiden och eventuell påverkan på kolonier och odlingslotter. En koloniägare norr om Ringvägen ansåg att det inte behövs någon bullerskyddsskärm alls.

Trafikverkets svar:

- *Bullerskyddsåtgärder har utretts och kommer att genomföras för den delen av sträckan som går inom Lunds kommun, samt fastighetsnära åtgärder för bullerpåverkade bostäder inom Lunds kommun och Staffanstorps kommun. Bullerskyddsåtgärderna är nödvändiga för att klara riktvärden för buller.*
- *Påverkan på kolonier och odlingslotter har begränsats så mycket det går.*
- *Det är inte aktuellt att gräva ner järnvägen under Lund. Det är tekniskt mycket komplicerat och medför stora konsekvenser på bland annat kulturmiljön i Lund. Information om ovanstående finns på Trafikverkets webbplats för projektet.*
- *En särskild barnkonsekvensanalys har tagits fram för att utreda hur barn påverkas av projektet, både under byggskedet och driftskedet. Den visar att byggskedet kommer att påverka barn mestadels negativt, medan driftskedet bedöms medföra positiva konsekvenser för barn.*
- *Sociala konsekvenser beskrivs i MKB:n.*
- *Under byggskedet kommer störningar oundvikligen att ske. Trafikverket kommer att följa gällande regelverk och genom krav på entreprenören säkerställa att störningarna begränsas så långt det är möjligt.*

Markägare och arrendatorer

Två markägare, som äger mark söder om Höje å, har informerats om järnvägsplanen i brev 2017-06-07 samt vid individuella samrådsmöten som båda hölls 2017-08-29. Arrendatorerna fick motsvarande brev 2017-06-22. Markägarna och arrendatorerna inbjöds till samrådsmötet för särskilt berörda 2017-09-05. Ett samrådsmöte med arrendatorerna genomfördes 2017-09-19. Uppföljande samrådsmöten i syfte att återkoppla och ge uppdaterad information genomfördes genom möten 2017-10-26, 2017-11-06 och 2017-11-22. Vid de senare mötena har de tillfälliga markanspråken diskuterats samt vad ytorna ska användas till under byggskedet. Därutöver har förändringar och optimeringar som gjorts under arbetets gång redovisats för markägarna.

Markägarna och arrendatorerna har framför allt varit mycket kritiska till de tillfälliga markanspråken. De anser att den goda jordbruksmarken aldrig kan återställas fullt ut efter att marken används för etablering, byggvägar och upplag.

Trafikverkets svar: *Som ett resultat av samrådsmötena har ytorna för tillfälliga markanspråk setts över och minskats så långt det varit möjligt. Förslag på alternativa lösningar som markägarna lämnat har studerats noggrant. Vissa ytor har också fått mjukare avgränsningar för att underlätta brukandet av åkermarken. Byggvägarna har anpassats för att minimera skadorna på jordbruksmarken, bland annat planeras att det översta lagret med matjord kommer att skalas av från de tillfälliga ytorna och att matjorden skyddas, för att därefter läggas tillbaka när byggprocessen avslutas.*

Ett möte med tjänstemän från kultur- och fritidsförvaltningen genomfördes 2017-10-12. Kultur- och fritidsförvaltningen förvaltar en fastighet för anläggningsservice (skötsel),

Korpvallen och Klostergårdens idrottsplats. Ytorna ligger söder och norr om Nordanväg och berörs av tillfälligt markintrång under byggskedet. Kultur- och fritidsförvaltningen och dess anläggningsservice vill inte ha gång- och cykeltrafik genom arbetsområdet (skötselstomten), utan lämnade förslag till alternativa dragningar genom Klostergårdens IP. Ledningsomläggningar som är nödvändiga för bygget av Klostergårdens station accepterades och förvaltningen vill medverka till att hitta bra lösningar. Tjänstemännen önskar också att en yta för tillfälligt markanspråk som föreslås placeras på den nordligaste av de fyra fotbollsplanerna placeras längst söderut, för att underlätta för barn som rör sig i området.

Trafikverkets svar: Ytan med tillfälligt markanspråk för upplag och etablering har flyttats till den sydligaste av de fyra fotbollsplanerna på Korpvallen. Byggvägen dit har också justerats. Ändringarna innebär att det blir säkrare för barn som rör sig mellan omklädningsrum och Korpvallens planer. Den tillfälliga gång- och cykelvägen under byggskedet flyttas i enlighet med förvaltningens önskemål. Trafikverket välkomnar samarbetet för att hitta bästa lösningar för ledningsomläggningarna.

Värmeverket på Nordanväg

Ett separat möte genomfördes 2017-10-05 med ägaren av värmeverket Södra verket. Värmeverket ligger söder om Nordanväg och påverkas av byggnationen, bland annat måste infarten till värmeverket flyttas.

Under byggskedet behövs en byggväg och tillfälliga ytor för etablering och upplag i anslutning till värmeverket. Ett förslag togs fram under samrådsskedet med en byggväg som gick genom värmeverkets fastighet. Denna lösning har värmeverkets ägare ställt sig kritisk till.

Trafikverkets svar: Byggvägen flyttas söder om värmeverkets fastighet och inkräktar därmed inte på verksamheten. Infarten till värmeverket flyttas enligt överenskommelse med ägaren.

Dikningsföretag

I järnvägsanläggningens närhet finns fyra dikningsföretag (markavvattningssamfälligheter). Markägare längs sträckan ingår i dikningsföretaget Flackarp-Svarte-Hjerup av år 1937, och samrådsmötet 2017-08-29 lyfte även frågor av betydelse för dikningsföretaget. Inga synpunkter lämnades.

En markägare ingår i två berörda dikningsföretag, Flackarp nr 2 och 6 av år 1950. Vattenfrågor lyftes vid samrådsmötet 2018-08-29. Markägaren var kritisk till att vatten från de två dikningsföretagen, genom det föreslagna avvattningssystemet för järnvägen, leds till Höje å.

Trafikverkets svar: Avvattningen av järnvägsanläggningen har reviderats på så sätt att järnvägens höjdpunkt söder om väg 108 överensstämmer med landskapets högpunkt. På så sätt leds ytatten enligt den naturliga fallriktningen och inget vatten leds från ett dikningsföretag till ett annat. Trafikverket utreder vilken hantering av vatten som föranleder tillståndsansökningar.

Föreningar

Lunds Naturskyddsförening (LNF) samt Lunds Botaniska Förening (LBF) har i skrivelser 2017-09-22 respektive 2017-09-24 uppmärksammat Trafikverket på förekomsten av två skyddsvärda växter: rosenlök och klintsnyltrot. Rosenlöken är klassad som nära hotad och klintsnyltrotten som starkt hotad. Båda är fridlysta. Klintsnyltrotten parasiterar på väddklint, som också den minskar i antal. Föreningarna kräver att Trafikverket gör allt som är möjligt för att skydda växterna (även väddklint) under byggtiden. LBF kan vara behjälplig med kunskap och erfarenhet om hur arterna bäst skyddas.

Trafikverkets svar: De hotade och fridlysta växterna är uppmärksammade och beskrivna i MKB:n. Åtgärder för att skydda och bevara arterna kommer att vidtas. Trafikverket uppskattar erbjudandet från LBF om kunskapsstöd i arbetet för att skydda arterna.

Flackarps bys samfällighetsförening har lämnat in en skrivelse daterad 2017-09-22 där föreningen uttrycker oro över de masstransporter som ska ske på Flackarps byväg under byggskedet. Föreningen önskar att en tillfällig transportväg anordnas över åkern från järnvägen och ut till väg 108, så att Flackarps byväg inte behöver användas.

Även Möllarevägens samfällighetsförening har inkommit med ett yttrande 2017-09-27 där föreningen riktar kritik mot att Flackarps byväg används för masstransporter. Föreningen lyfter fram att skolbarn och skolbuss använder vägen, och ställer flera frågor. Föreningen är också oroligt över kapaciteten på utfarten från byvägen till väg 108, samt för buller under byggperioden.

Trafikverkets svar: Masstransporterna i området har reviderats för att undvika Flackarps byväg och befintlig infart till gården Flackarp 2:11 (intill allén). I stället föreslås att en tillfällig byggväg anläggs parallellt med och omedelbart norr om väg 108, men med gemensam anslutning till väg 108 med Flackarps byväg. Lösningen innebär att masstransporterna inte kommer i konflikt med barns rörelsestråk.

Ledningsägare

Brev till 14 identifierade ledningsägare (inklusive Trafikverket) skickades 2017-05-10. I brevet ställdes frågor om ledningsägarnas framtidsplaner för sina respektive anläggningar. Fortsatta kontakter med ledningsägare har skett i anslutning till projekteringsarbetet.

Separata möten har genomförts under hela hösten 2017 med större ledningsägare medan ledningsägare med få berörda ledningar valt att hantera frågan via e-post. Oavsett samrådsform har kontakterna varit fokuserade på att komma överens om lösningar för ledningsomläggningar. Olika alternativ har diskuterats och förankrats, och mötena har varit lösningfokuserade. Vid dessa samrådsmöten har inte avtals- och kostnadsfördelningar diskuterats.

Räddningstjänsten

Ett möte med Räddningstjänst Syd (där Lunds kommun ingår) samt Räddningstjänst Lomma-Staffanstorp tillsammans med länsstyrelsens enhet för risk och säkerhet genomfördes 2017-08-23. Vid mötet önskade räddningstjänsterna att bullerskyddsskärmarna utformas med dörrar för att förbättra insatsmöjligheten och

minska omvägar vid insats. Räddningstjänsterna hade vidare frågor om påkörningsskydd på väg 108 under järnvägen behövs.

Trafikverkets svar: Frågan om öppningar i bullerskyddskrämarna fastställs inte i järnvägsplanen utan hanteras i vidare gestaltning och projektering. Skyddsräcken kommer att sättas upp på väg 108 under järnvägsbron.

Region Skåne och den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har 2015-11-17 yttrat sig över samrådsunderlaget. RKM påpekade att Trafikverket så långt möjligt vad gäller övergången mellan två och fyra spår, säkerställer att de framtida höghastighetstågens framkomlighet inte medför inskränkningar eller begränsningar i den regionala tågtrafikens framkomlighet eller omfattning.

Den regionala utvecklingsnämnden inom Region Skåne har i yttranden 2015-12-10 respektive 2017-09-18 framfört samma synpunkt. Utbyggnaden till fyra spår är nödvändig och välkomnas. Den har stor betydelse för den regionala, nationella och i viss mån internationella tågtrafiken, och är positiv ur energi- och klimatsynpunkt. Dock är det viktigt att Trafikverket säkerställer den regionala tågtrafikens framkomlighet och omfattning.

I skede samrådshandling har ett gemensamt möte med Region Skåne och RKM genomförts 2017-04-26. Region Skåne efterlyste en analys av utvecklingen av trafiken på riksväg 108 för att säkerställa att vägens kapacitet är tillräcklig i dess korsningspunkt med Södra stambanan. Regionen uttryckte också farhågor kring om snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund riskerar gå om intet, om inte järnvägsutbyggnaden Lund-Flackarp vidtar anpassningsåtgärder för cykelvägen.

Trafikverkets svar: Anpassningar för framtidens höghastighetståg görs inte i detta projekt. I realiteten kommer inga tåg att kunna köra så snabbt på den aktuella sträckan. Syftet med kapacitetsförbättringen är att fler tåg ska få plats på spåren och att resenärer ska erbjudas fler avgångar och mer robust tågtrafik. Tågtrafikens omfattning och upplägg ska följa på resenärernas behov.

Väg 108 kommer på sikt att byggas ut till en 2+1-väg, vilket förbättrar vägens kapacitet. Vägombyggnaden ingår inte i järnvägsplanen. Projektet med snabbcykelvägen har att anpassa sig efter järnvägsutbyggnaden, inte tvärtom. Södra stambanan är riksintresse för kommunikation och kapacitetsförstärkningen är prioriterad.

Skånetrafiken

Samrådsmöte med Skånetrafiken skedde 2017-07-06. Skånetrafiken är nöjt över att de fyra dubbelspåren byggs som två redundanta dubbelspår då det medför högre robusthet. Skånetrafiken lyfte frågan om plats för ersättningsbuss vid Klostergårdens station.

Trafikverkets svar: I arbetet med utformning av Klostergårdens station kommer plats för ersättningsbuss att ingå. Det hanteras dock i den kommunala planeringen och inte i järnvägsplanen.

Myndigheter

Ett stort antal myndigheter har via brev fått information om projektet och möjlighet att lämna synpunkter. Försvarsmakten, Folkhälsomyndigheten, Jordbruksverket, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Elsäkerhetsverket, Skogsstyrelsen, Svenska kraftnät och Statens Geologiska Undersökning (SGU) har svarat att de inte har något att erinra mot förslaget.

SGU vill dock återkomma om grundvattenpåverkan vid byggande av brostöden när det finns mer information om detta.

Trafikverkets svar: Grundvattensänknningen utreds. SGU kommer att beredas nytt tillfälle till yttrande i samband med att järnvägsplanen ställs ut för granskning.

Elsäkerhetsverket har påmint om krav för utförande av starkströmsanläggningar med anledning av att en högspänningsledning korsar järnvägen vid Höje å.

Trafikverkets svar: Trafikverket beaktar gällande krav.

Strålsäkerhetsmyndigheten påminner om elektromagnetiska fält och att barn inte får exponeras för magnetfält i onödan. Myndigheten nämner att en förhöjd incidens av barnleukemifall har observerats i epidemiologiska studier nära kraftledningar där magnetfältsnivån i boendemiljön varit förhöjd.

Trafikverkets svar: Passerande tåg ger uppkomst av elektromagnetiska fält, som dock snabbt klingar av. Inom säkerhetsavståndet finns inga bostäder, förskolor eller skolor och därmed finns ingen risk för att barn eller vuxna utsätts för elektromagnetiska fält från järnvägen i nivåer 0,2–0,4 mikrot Tesla eller högre.

Informationsmaterial

Utskick inbjudan

I skede samrådshandling bjöds cirka 700 särskilt berörda in till ett samrådsmöte 2017-09-05. Inbjudan skedde via direktbrev som postades så att mottagarna hade dem två veckor före mötet. Inbjudan innehöll grundläggande information om projektet och om samrådet, samrådsperiod och adresser för inlämning av synpunkter.

Annonsering

I skede samrådsunderlag, inför mötet på Grand Hotel, skedde annonsering i Sydsvenskan 2015-09-27.

Ytterligare en annons publicerades i Sydsvenskan 2015-11-25 där allmänheten och sakägare informerades om var järnvägsplanens samrådsunderlag fanns tillgängligt samt information om inlämningsadresser för synpunkter. Samrådsunderlaget publicerades på Trafikverkets webbplats 2015-11-26.

Annonsering av samrådsmötet med särskilt berörda 2017-09-05 skedde i Post- och inrikes tidningar samt i Sydsvenskan 2017-08-22. Ytterligare en annonsering

genomfördes i Sydsvenskan 2017-09-03. Samrådshandlingarna publicerades på Trafikverkets webbplats under perioden 5-26 september 2017.

Informationsmaterial

Informationsmaterial som förevisats vid samrådsmöten under 2017 har bestått av:

- Plankartor (skede samrådshandling)
- Anläggnings- och byggskedesbeskrivning
- Visualiseringsfilm
- Temaaffischer
- Bullerutbredningskartor ekvivalent nivå och maxnivå, nuläge och utbyggnad 2040 med bullerskyddsåtgärder
- Trafikverkets webbplats

En informationsbroschyr om utbyggnaden av Södra stambanan mellan Lund och Arlöv har tagits fram och tillhandahållits på vissa samrådsmöten och som nedladdningsbara pdf:er på Trafikverkets webbplats.

Underlag

Underlag till denna samrådsredogörelse:

- Minnesanteckningar från samtliga samrådsmöten
- Brev till ledningsägare, diarietförda
- Brev till markägare, diarietförda
- Brev till arrendatorer, diarietförda
- Inkomna samrådssynpunkter på blanketter under samrådsmötet 2017-09-04, diarietförda
- Samrådssynpunkter som skickats till Trafikverket via e-post, brev och funktion på projektets webbplats, diarietförda
- Sammanställning av inkomna samrådssynpunkter

Underlagen är märkta med Dnr TRV 2015/22839. Inkomna synpunkter under 2015 och 2016 har annat diarienummer med hänvisning till TRV 2015/22839. Allt material finns hos Trafikverket. Diarietförda dokument framgår av ovanstående lista.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö Besöksadress: Gibraltargatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se