

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Flädie Lommabanan (Kävlinge-Arlöv), Etapp 2

Lomma kommun, Skåne län

Järnvägsplan, 2023-02-21

Ärendenummer: TRV 2022/11325



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE, Flädie

Författare: Agnes Ericsson, Stina Karlsson, Sweco

Dokumentdatum: 2023-02-21

Ärendenummer: TRV 2022/11325

Objektsnummer: 173045

Dokumentnummer: LB2-00-075-02-001

Version: 3.0

Kontaktperson: Olof Fredholm, Trafikverket

Innehåll

1	Samrådsrets	5
2	Samråd	5
2.1.	Samråd vid förstudie och Val av lokaliseringsalternativ	5
2.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
2.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	6
2.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
2.2.2.	Samråd med berörd kommun	6
2.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
2.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10

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 vid 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 län och allmänheten i Lomma, Arlöv, Furulund och Stävie. Frågeställningar som kom upp under samrådet rörde bland annat:

- Tillgänglighet till Slättängsområdet.
- 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 betonade att Lomma kommuns planer för stationsområden behöver beskrivas i handlingarna. Det poängteras också att eventuell artskyddsdispens måste hanteras.

Trafikverket har beaktat inkomna synpunkter och information i arbetet med järnvägsplanen. 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.

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 har ett antal synpunkter på förtydliganden som kan göras i planhandlingen. Det konstateras 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 planhandlingarna hänvisas till utbyggnadsplaner i Bjärred, Borgeby, Flädie och Fjälje (från ÖP 2020) och att det antal bostäder som anges i planhandlingarna inte stämmer.

Kommunen önskar en dialog med Trafikverket angående övergången mellan det pågående detaljplanearbetet för stationsområdet och Trafikverkets pågående planprocesser för att säkerställa att en attraktiv bytespunkt kan skapas. Specifikt lyfter kommunen att plankartorna redovisar öppna diken, vilket kan försvåra att en god förbindelse skapas.

Kommunen anger att de ser positivt på att en gång- och cykelförbindelse skapas i nord-sydlig riktning över väg 913. De anser dock att en motsvarande lösning krävs på den östra sidan av järnvägsspåren. Detta för att inte området på den södra sidan av väg 913 ska bli

exkluderat från stationsområdet och resten av Flädie by. Vidare lyfter kommunen att Trafikverket bör beakta ÖP 2020, kartan över gröna stråk och ekologiska korridorer. Trafikverket bör också redogöra för naturvärden enligt kommunens planering (ÖP 2020 och naturmiljöprogram) då järnvägsplanen samt vägplanen för väg 913 påverkar en utpekad ekologisk korridor.

Lomma kommun anger att det saknas en beskrivning av våtmarken i väster i MKB. Våtmarken omfattas av biotopskydd, vilken bör lyftas i MKB. Detta kan komma att påverka den fysiska anläggningen och därmed ställa krav på anläggningstidpunkter. Vidare anges det att det också bör hållas dialog med vattenrådet kring Höje å respektive Lommabukten, vilka är mottagande recipient och utgör slutlig ytvattenförekomst. Om Trafikverket anser att ingen påverkan sker behöver detta redovisas.

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.

Det lyfts att den enskilda vägen söder om 913 och dess omledning bör ses över, då den omledning som redovisas i plankartan fragmenterar landskapet och påverkar odlingsmark.

Lomma kommun önskar en tydligare redogörelse för barriäreffekter och dess påverkan på djurlivet. Vidare påtalas att planhandlingar och MKB saknar ett klimatanpassningsresonemang.

Trafikverket noterar Lomma kommuns synpunkter. Planbeskrivningen och MKBn har justerats utifrån informationen om den kommunala planeringen.

Angående öppna diken har de ersatts med täta vattenledningar i plattformen.

Lomma kommuns synpunkt om att Trafikverket bör skapa en gång- och cykelväg över väg 913 på östra sidan av järnvägsspåret kommer att förmedlas till projekt Väg 913, Bjärred-Flädie, planskild korsning.

Våtmarken väster om järnvägen bedöms inte påverkas av förlängningen av mötesspåret eller plattformarna. Bedömningen är att det inte heller kommer ske någon påverkan på Flädiebäcken, Önnerupsbäcken, Höje å eller Lommabukten, vilket redovisas i MKB.

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.

Servitutet och tillfällig nyttjanderätt på den enskilda vägen söder om väg 913 har justerats efter inkomna synpunkter under samrådet. Det exakta läget för den enskilda vägen fastställs inte i järnvägsplanen utan hanteras i en efterföljande lantmåteriförrättning.

Vad gäller barriäreffekter för djurlivet har dessa hanterats och redogörs för i den uppdaterade versionen av MKB. Påverkan på ytvattenförekomster och klimatanpassningsåtgärder beskrivs också i MKB.

Angående synpunkten om att Lomma kommun önskar ett tydligare resonemang kring klimatanpassning så hanteras det mer ingående i MKB-kapitlet för Risk och säkerhet.

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

Ett fysiskt samråd hölls den 19 april 2022 på Flädie mat och vingård. Omkring ett 40-tal deltagare närvarade vid samrådet. Omkring tio privatpersoner lämnade skriftliga yttrande under samrådet. Inbjudan skedde med brevutskick samt annonsering i Sydsvenskan den 3 april och Post- och inrikes tidningar den 1 april.

Flera inkomna skrivelser från privatpersoner lyfter att det är en bullrig miljö längs med spåret och att Trafikverket bör förstärka bullerskyddet längs med järnvägen genom hela Flädie by, samt se över fönster på närliggande fastigheter. En person påpekar att det med fördel går att använda jordmassor från ombyggnaden av väg 913 för att bygga en bullervall. En annan privatperson vars fastighet ligger i nära anslutning till järnvägen är orolig för att Trafikverket inte tagit hänsyn till att ett hus kommer rivs av kommunen när bullerberäkningarna gjorts.

Flera privatpersoner anser att tillgängligheten för gående och cyklister från Flädie by vidare söderut, söder om väg 913, behöver förbättras. Personerna anser att det som presenteras i planförslaget med endast en gång- och cykeltväg längs med passagen under järnvägens norra sida försvårar tillgängligheten till Leråkravägen och populära rekreativstråk för fotgängare och cyklister.

Det har även inkommit synpunkter från privatpersoner som är oroliga över ökad tung trafik på Flädie Mejeriväg som går genom Flädie by. Personerna är oroliga att stora långtradare inte längre får köra i passagen under järnvägen och då kommer välja Flädie Mejeriväg, samt att trafiken under byggtid kommer hänvisas till vägen genom byn.

En privatperson är orolig över buller i samband med byggnation av perrong och järnväg, i synnerhet om det sker störande arbete nattetid. För att undvika störande arbete önskar personen att Trafikverket ställer krav i upphandlingen av entreprenör kring när arbete får utföras på dygnet, samt en kontaktperson vid eventuella störningar.

En privatperson har också ställt frågan om det är möjligt att dämpa, rikta om, ljudsignalen och klockorna vid järnvägs korsningen då de hörs mycket, speciellt nattetid.

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.

En privatperson uppger att hen fått uppgifter från Trafikverket att beläggningen på tågen på Lommabanan är lägre än 10 procent mellan tidpunkten 9.00 och 15.00. Därav ställer personen frågan om det är hållbart att trafikera med så pass tomma tåg.

Flera inkomna skrivelser lyfter att säkerheten längs med spåret är dålig. Staketet i Flädie behöver förbättras och det saknas ett staket i Önnerups by där det ofta förekommer vilt som omkommit vid spåret.

Två inkomna skrivelser lyfter att avfarten till pendlarparkeringen för motorfordon som kommer från Bjärred sker i vänstersväng. Personerna anser att detta inte är trafiksäkert då det råder 80 km/timme på vägen.

En privatperson lyfter att Flädie by är planerad att expandera norrut, varpå en passage i tunnel till den västra plattformen bör centreras i plattformens mitt, inte söderut som nu ligger i planförslaget.

Trafikverket noterar inkomna synpunkter från allmänheten.

Bullerskyddsåtgärder fastställs i järnvägsplanens plankartor och en spårnära bullerskyddsskärm fastställs på järnvägens östra sida från Flädie Kyrkväg och knappt 400 meter söderut. Även erbjudande om fasadåtgärder och skydd av uteplats framgår i plankartorna.

Beräkningarna för utbyggnadsalternativ har tagit hänsyn till att en byggnad kommer att rivas, vilket leder till ökade ljudnivåer för byggnaden bakom.

Angående inkomna synpunkter som rör tillgängligheten under järnvägen söderut meddelar Trafikverket att gång- och cykelvägen inte är en del av den aktuella järnvägsplanen och att synpunkterna kommer förmedlas till projekt Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning.

Under byggtiden kommer byggtrafiken att använda den befintliga väg 913 då den rivs först när vägens nya sträckning är färdigställd. Därefter används den nya sträckningen av väg 913. Kortare avstängningar kan förekomma, vilka redovisas i vägplan Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning. Synpunkter som berör passagen under järnvägen hanteras inte inom ramarna för aktuell järnvägsplan och förmedlas till projekt Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning.

Byggarbeten sker normalt mellan 06-22, men undantag kan krävas vid arbetskrävande moment, exempelvis i samband med att tågtrafiken är avstängd. Trafikverket kommer fortsatt ha en dialog med berörda fastighetsägare även efter planskedet för att begränsa påverkan på boendemiljön.

Trafikverket noterar synpunkten angående att rikta om/dämpa ljudet från järnvägsplan och perrong.

Lommabanan etapp 2 innebär byggande av nya mötesspår för att möjliggöra halvtimmestrafik för persontrafik mellan Kävlinge och Malmö, via Lomma tågstation.

Målsättningen och motivet med etapp 2 är att öka tågets attraktivitet för att fler ska välja att resa hållbart. En regelbunden tågtrafik är en förutsättning för att uppnå denna attraktivitet. Lommabanan etapp 2 möjliggör halvtimmestrafik för persontåg vilket underlättar för pendlare och skapar viktiga förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Enligt planförslaget kommer stängsel sättas upp i syfte att förhindra suicid på den västra sidan av järnvägen, mellan den norra änden av plattformen och Flädie Kyrkväg. För att minska risken för skador på stängslet placeras ett vägräcke utanför stängslet på den del där stängslet gränsar mot bebyggd mark. Trafikverket bedriver ett kontinuerligt arbete med att förbättra säkerheten utmed befintliga järnvägar.

Angående pendlarparkeringen för motorfordon från Bjärred meddelar Trafikverket att synpunkter som rör väg 913 inte hanteras inom ramarna för aktuell järnvägsplan och förmedlas till projekt Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning.

En planskild gång- och cykelpassage är planerad under järnvägen genom en järnvägsbro vid väg 913 som även ligger i anslutning till busshållplatserna vid väg 913. Passagen ansluter till stationsområdet med ramper och trappor. Det finns i nuläget ingen planerad tunnel under plattformarna. Anslutningar och stationsområdet utanför plattformarna ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras i den kommunala planeringen.

Efter samrådsmötet skedde en rad mindre ändringar av markanspråken. Dessa kommunicerades till berörda markägare via brev. Inga ytterligare yttranden inkom.

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 överenskommits i storstadsavtalet 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 gradvis implementeras på landets järnvägsstationer. Det även viktigt för Trafikverket 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.

Föreningen Flädie by m.fl.

Flädie by samhällsförening anser att det bör vara möjligt att söder om väg 913 ska kunna angöra tågstationen och busshållplatserna i Flädie till fots och på cykel. Med en anslutande gång- och cykelväg söder om väg 913 kommer fastighetsägare, bybor och gäster kunna nå befintliga vägar och stråk som tidigare.

Trafikverket noterar synpunkten. Synpunkter som berör gång- och cykelvägen under väg 913 hanteras inte inom ramarna för aktuell järnvägsplan och kommer att förmedlas till projekt Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att de inte har något att erinra.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att myndigheten inte kommer att lämna synpunkter.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

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

Naturskyddsföreningen Lomma-Bjärred

Naturskyddsföreningen anser att de passager för smådjur över spåret som redovisas i planhandlingarna bör kompletteras ytterligare ett på var sida om perrongen.

Naturskyddsföreningen lämnar ett förslag på passage: Precis där perrongerna anläggs bör en 100-procentig spärr byggas för smådjur. På övriga sträckor, där skydd mot spårspring ska anläggas, så ska maskvidden på nätet vara runt 15 centimeter 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