

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Kävlinge-Arlöv, mötesspår Stävie

Kävlinge och Lomma kommun, Skåne län

Järnvägsplan, 2016-08-17

Projektnummer: 145670



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Kävlinge-Arlöv, mötesspår Stävie

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2016-08-17

Ärendenummer: TRV 2015/12824

Version: 1.0

Kontaktperson: Olof Fredholm, Trafikverket

Medverkande

Trafikverkets organisation

Projektledare
Biträdande projektledare
Projektingenjör
Markförhandling

Miljö-Nivå 1
Miljö-Buller
Miljö-Vatten
Miljö-Kulturmiljö
Anläggning-Nivå 1+Geoteknik
Anläggning-Vägutformning
Anläggning-Byggnadsverk
Anläggning-Mätteknik
Anläggning-Gestaltning
Anläggning-Vägteknik
System-Nivå 1
System-Signal

System-El
System-Bana
System-Tele
SEB, Samhällsekonomi
SEB, Samhällsekonomi
Kalkyl
Datasamordning
Kommunikatör
Arbetsmiljö
Plansamordning

Olof Fredholm
Sofie Ulvestad
Sara Lindhult
Björn Bergkvist/
Magdalena Lutzcyk
Frida Kumb
Martin Houmann
Jeanette Svensson
Hans Åström
Anders Dahlberg
Martin Berntsson
Ingrid Nilsson
Thomas Jacobsson (Sweco)
Bo Söderlind
Tomas Winnerholt
Jonas Olsson
Staffan Wong/
Thomas Zarnhall (ÅF)
Jan Erik Gudojc
Robert Beyhammar
Jonas Olsson
Christina Ripa
Lova Wigvall
Murisa Catak
Krister Huynh
Andreas Simonsson
Ulf Dahlkvist
Jan Samuelsson

Tyréns organisation

Uppdragsledare
Deluppdragsledare järnvägsplan Stävie
Deluppdragsledare Systemhandling
Rapportredaktör samrådsredogörelse
Kalkyl
Trafik väg
Markmiljö
Väg- och markprojektering
Geoteknik
VA
Byggnadsverk
Bana
Miljö
Kulturarvsanalys
Buller
Naturvärdesanalys
Illustrationer

Bengt Göransson
Martin Jiwestam
Mathias Ekenberg
Kajsa Nordkvist
Sven Linde
Karin Caesar, Ann Jankelius
Karin Kockum
Erik Thorsson, Ulf Karlsson
Mattias Lindén
Anette Persson
Nina Österlund
Per Olof Lysell
Cristiano Piga
Paul Hansson
Clara Göransson
Håkan Andersson
Jens Törnblad

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	8
SAMRÅD I TIDIGARE SKEDEN	9
Samråd 2002-2003	9
Samråd 2009-2013	9
Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Skåne län 2010-02-16.....	9
Samrådsmöten med berörda kommuner.....	9
Samrådsmöten (6 st) med Lomma kommun 2009-2010.....	9
Samrådsmöten med Kävlinge kommun 2010-03-17, 2011-08-30 och 2012-05-30	10
Samrådsmöten med trafikoperatör	10
Samrådsmöten med allmänheten.....	10
Allmänt samrådsmöte i Furulund 2012-06-12	10
Allmänt samrådsmöte i Stävie 2012-12-18.....	10
Inkomna skriftliga synpunkter till och med 2012-08-10	11
Samråd 2014	11
Allmänna informationsmöten i Lomma 2014-03-12 och Kävlinge 2014-03-26	11
Inkomna skriftliga synpunkter 2014-02-17 - 2014-03-10.....	11
Inkomna synpunkter efter allmänna informationsmöten 2014	11
Inkomna yttranden från myndigheter och kommuner 2014-05-05 – 2014-06-26.....	11
Inkommet yttrande från länsstyrelsen 2014-12-11	12
SAMRÅDSKRETS I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	13
Länsstyrelsen	13
Berörda kommuner	13
Kollektivtrafikmyndighet/Regionförbund	13
Ansvarig för genomförande av kollektivtrafik	13
Övriga myndigheter	13
Näringsliv och näringslivsorganisationer	14
Ledningsägare	15
Organisationer och föreningar	15
Fastighetsinnehavare och rättighetsinnehavare	15
Allmänheten	15
Utskick och annonsering	16

SAMRÅD I JÄRNVÄGSPLANESKEDET	17
Länsstyrelsen i Skåne län	17
Berörda kommuner	17
Kävlinge kommun.....	17
Lomma kommun	17
Inkomna yttranden	18
Kävlinge kommun.....	18
Lomma kommun	18
Yttrande från övriga kommuner	19
Region Skåne och Skånetrafiken	19
Region Skåne.....	19
Skånetrafiken	19
Inkomna yttranden	19
Region Skåne.....	19
Övriga berörda myndigheter.....	20
Inkomna yttranden	20
Strålsäkerhetsmyndigheten	20
Lantmäterimyndigheten	20
SMHI	20
Sveriges Lantbruksuniversitet SLU.....	21
Post- och telestyrelsen.....	21
Sveriges geologiska undersökning SGU	21
Avstår från yttrande/inget att erinra.....	21
Näringsliv och näringslivsorganisationer	22
Inkomna yttranden	22
Stävie Hage Jordbruks AB.....	22
Ledningsägare.....	22
Inkomna yttranden	22
E-ON Elnät Sverige AB.....	22
Svenska kraftnät	23
Avstår från yttrande/inget att erinra.....	23
Organisationer och föreningar	23
Inkomna yttranden	23
Högs byförening.....	23
Höje å vattenråd.....	24
Stävie dikningsföretag.....	24
Enskilda som kan bli särskilt berörda	24
Genomförda samråd	24
Inkomna yttranden	24
Buller	25
Vibrationer, elektromagnetiska fält och risker	25
Mötesspåret lokalisering	26
Värdeminskning på fastigheter och ersättningsfrågor	27
Samråd med allmänheten	27

Allmänt samrådsmöte 2016-05-26	27
Yttranden från allmänheten	27
UNDERLAG.....	28
Minnesanteckningar med ärendenummer TRV 2015/12831	28
Minnesanteckningar med ärendenummer TRV 2015/12824	28
Inkomna skriftliga yttranden fördelade på ärendenummer TRV 2015/12831 och TRV 2015/12824.....	28

I samrådsredogörelsen 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 kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Lommabanan, Kävlinge - Arlöv har utretts under lång tid. I tidigare skeden har samråd och information om projektet har genomförts vid ett antal tillfällen. 2003, 2010 och 2012 hölls allmänna samrådsmöten. 2014 hölls allmänna informationsmöten. Genom hela processen med att ta fram handlingar har även samråd genomförts med berörda kommuner, länsstyrelsen, Skånetrafiken och andra myndigheter och organisationer.

Under arbetet med att ta fram järnvägsplanens samrådshandling har samrådsprocessen bestått av möten med länsstyrelsen, berörda kommuner, Skånetrafiken och tre fastighetsägare. Ett allmänt samrådsmöte har även genomförts. Förslaget till utbyggnad har funnits tillgängligt under en tre veckor lång samrådstid, då möjlighet har funnits att ta del av och lämna synpunkter på järnvägsplanen.

Samrådsgruppen har bestått av Länsstyrelsen i Skåne län, berörda kommuner, Region Skåne och Skånetrafiken och enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Eftersom länsstyrelsen har beslutat att projektet kan innebära betydande miljöpåverkan har samrådsgruppen utökats till att även omfatta berörda statliga myndigheter, den allmänhet som kan antas bli berörd och organisationer som kan antas bli berörda.

Vid mötet med Länsstyrelsen i Skåne län behandlades bland annat upplägg och innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen. Region Skåne, Kävlinge och Lomma kommuner ställer sig positiva till utbyggnaden av mötesspår. Region Skåne vill köra med halvtimmestrafik från trafikstart. Synpunkter från allmänheten har främst handlat om behov av bullerskyddsåtgärder. För fastighetsägare har även anläggningens utformning och möjligheter till ersättning för mark som tas i anspråk varit viktigt.

Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2016-05-09.

Samråd i tidigare skeden

Lommabanan, Kävlinge - Arlov har utretts under lång tid. En förstudie genomfördes 2001. Den följdes av en järnvägsutredning som pågick 2002-2004, men som inte avslutades. 2009 upptogs arbetet med järnvägsutredningen igen och färdigställdes 2013. 2014 bjöd Lomma och Kävlinge kommuner tillsammans med Trafikverket in till informationsmöten med allmänheten.

Samråd och information om projektet har genomförts vid ett antal tillfällen. 2003, 2010 och 2012 hölls allmänna samrådsmöten. 2014 hölls allmänna informationsmöten. Genom hela processen med att ta fram handlingar har även samråd genomförts med berörda kommuner, länsstyrelsen, Skånetrafiken och andra myndigheter och organisationer.

I tidigare utredningsskeden har åtgärder studerats längs hela Lommabanan. I föreliggande järnvägsplan studeras endast mötesspår i Stävie. Därför återges endast möten och synpunkter angående Stävie från tidigare samråd.

Samråd 2002-2003

Nedan sammanfattas kort inkomna synpunkter under arbetet med järnvägsutredningen 2002-2003.

Synpunkter från allmänheten rör oro kring hur situationen kommer att bli avseende buller, vibrationer och risker med farligt gods när trafikeringen ökar. Framför allt kommuner, men även enskilda, vill helst att mötesspår läggs utanför tätorterna för att minska intrång i boendemiljön. Val av sida för långt mötesspår i Stävie hade en fastighetsägare synpunkt på.

Vid samråd med länsstyrelsen har innehållet i MKB diskuterats. De synpunkter som Länsstyrelsen lämnat kommer att beaktas. Hit hör bl.a. värdering mot regionala och lokala miljömål samt beskrivning av alternativskiljande konsekvenser för kulturmiljön.

Samråd 2009-2013

Nedan redovisas relevanta delar av de samråd som genomfördes under arbetet med järnvägsutredningen 2009-2013.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Skåne län 2010-02-16

Dåvarande Banverket informerade om den återupptagna järnvägsutredningen och konsulten Sweco redogjorde för innehållet i den planerade revideringen av miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen, som fått presentationen i förväg, lämnade synpunkter på innehållet, bl.a. avseende förändrade program, mål, normer och rapporter avseende miljö. Länsstyrelsen påpekade också att redovisningen av buller bör ses över i vissa avseenden. Banverket beaktar länsstyrelsens synpunkter vid revidering av miljökonsekvensbeskrivningen.

Samrådsmöten med berörda kommuner

Samrådsmöten (6 st) med Lomma kommun 2009-2010

Samrådsmöten genomfördes vid sex tillfällen under 2009 och 2010 mellan Banverket/Trafikverket och Lomma kommun. Samråden behandlade i princip uteslutande

samordning mellan järnvägsutredningen och kommunens planprogram för Lomma stationsområde och redovisas därför inte vidare i detta dokument.

Samrådsmöten med Kävlinge kommun 2010-03-17, 2011-08-30 och 2012-05-30

På mötet i mars 2010 informerade dåvarande Banverket om att järnvägsutredningen var återupptagen och ville också ta reda på om det finns några förändrade förhållanden som kan påverka utbyggnaden av Lommabanan.

Banverket informerade också om att i det tillkommande utredningsalternativet (UA6) föreslås ett mötesspår i Stävie, dock längre norrut än i utredningsalternativ 4 (UA4). Kommunen påpekade att vissa olägenheter kan uppstå för närboende och tyckte att den sydliga placeringen i UA4 var bättre i det avseendet. Banverket tar hänsyn till för- och nackdelar avseende det nordliga läget i det fortsatta arbetet.

På mötet i augusti 2011 diskuterades placeringar av mötesspåret på nytt. Trafikverkets motiv till en placering långt norrut är att det är bättre kapacitetsmässigt. Kommunen önskar tydlig redovisning av åtgärder och konsekvenser för båda alternativen då det kan leda till störningar för boende.

På det tredje mötet i maj 2012 diskuterades inte mötesspåret i Stävie.

Samrådsmöten med trafikoperatör

Trafikverket har haft kontinuerlig kontakt med Skånetrafiken som kommer att bedriva regionalstågstrafik på Lommabanan. Skånetrafiken har medverkat vid samrådsmöten med allmänheten och vid vissa av mötena med berörda kommuner.

Samrådsmöten med allmänheten

Allmänt samrådsmöte i Furulund 2012-06-12

Mötet inleddes med att Trafikverket informerade om utbyggnaden av Lommabanan med mötesspår i Stävie och station i Furulund. Skånetrafiken informerade om nuvarande och framtida kollektivtrafik i Kävlinge kommun. Kävlinge kommun presenterade kommunens syn på kollektivtrafiken i kommunen.

Kring mötesspåret i Stävie kom frågor och synpunkter kring placeringen av mötesspåret. Det fanns synpunkter för och emot både norra och södra alternativet med hänsyn till nuvarande och planerad bebyggelse.

Flera synpunkter kom kring bullerstörningar, hur bullerberäkningarna genomförs och vilka åtgärder som vidtas. Det är framför allt godstågen som upplevs som störande och det var frågor kring körtider, växling, fordon och vagnspark.

Allmänt samrådsmöte i Stävie 2012-12-18

Mötet inleddes med att Trafikverket informerade om utbyggnaden av Lommabanan och om alternativa placeringar av ett mötesspår i Stävie. Trafikverket informerade även om den nationella planen för transportsystemet och om andra projekt i regionen.

Synpunkter framfördes angående placeringen av mötesspåret i Stävie. Det norra alternativet förordades. Synpunkter framfördes även på buller- och vibrationsstörningar för fastigheter vid Stävie Elvavägen om det sydliga alternativet väljs.

Inkomna skriftliga synpunkter till och med 2012-08-10

Sex enskilda personer och en förening inkom med skriftliga synpunkter efter de allmänna samrådsmötena. Både positiva och negativa synpunkter framförs angående utbyggnaden av Lommabanan.

Angående placeringen av ett mötesspår i Stävie framförs synpunkter både för och emot både en nordlig och sydlig placering med hänsyn till befintliga bostadsfastigheter och befintlig näringsverksamhet i form av en kycklinguppfödning. Ett förslag på en alternativ lokalisering av mötesspåret närmre E6:an framförs.

Samråd 2014

Nedan redovisas inkomna synpunkter i samband med information och samråd under 2014.

Allmänna informationsmöten i Lomma 2014-03-12 och Kävlinge 2014-03-26

Lomma och Kävlinge kommuner bjöd tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken in till två allmänna informationsmöten i Lomma och Kävlinge i mars 2014. Inga mötesanteckningar fördes, men allmänheten ombads skicka sina synpunkter till Trafikverket. Se nedan för en sammanfattning av vilka synpunkter som inkom rörande mötesspåret i Stävie.

Inkomna skriftliga synpunkter 2014-02-17 - 2014-03-10

Under perioden inkom skriftliga synpunkter från 33 personer. Protester framförs mot Trafikverkets planer på en utökad godstågstrafik på Lommabanan genom Lomma by. Oro uttrycks för en ökad olycksrisk, ökade bullernivåer och över att trafikökningen kommer att leda till ett delat samhälle. Frågor framförs kring vilka typer av bullerdämpande åtgärder som planeras samt vilka typer av gods som planeras att fraktas på järnvägen.

Inkomna synpunkter efter allmänna informationsmöten 2014

Efter de allmänna informationsmötena inkom skriftliga synpunkter från 39 personer och 3 föreningar.

Protester framförs åter igen mot en utökad godstågstrafik på Lommabanan. Den planerade utbyggnaden anses innebära en försämring av miljön och säkerheten för de boende, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för berörda orter. Oro uttrycks för ökade bullernivåer och krav framförs på att bullerskyddande och vibrationsdämpande åtgärder utreds och genomförs innan den planerade trafikökningen. Flertalet förespråkar att tågtrafiken leds utanför de tätbebyggda samhällen som Lommabanan passerar genom. Den planerade pågatågstrafiken anses som positiv av några.

Inkomna yttranden från myndigheter och kommuner 2014-05-05 – 2014-06-26

Yttranden på samrådshandlingen inkom från Burlövs kommun, Lomma kommun och Kävlinge kommun. Angående mötesspåret i Stävie förespråkar Kävlinge kommun det sydliga alternativet för placeringen av ett mötesspår vid Stävie. Det nordliga alternativet anses inte vara acceptabelt eftersom det medför bullerolägenheter för boende samt kan komma att negativt påverka kommunens framtida utvecklingsmöjligheter av Furulund. Trafikverket uppmanas att skyndsamt utreda och föreslå möjliga bullerdämpande åtgärder utmed Lommabanan, särskilt för tätortsmiljön.

Inkommet yttrande från länsstyrelsen 2014-12-11

Trafikverket förordar alternativ 6 och länsstyrelsen har inga invändningar mot det valda alternativet och konstaterar att de presenterade alternativen medges i de berörda kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets analys av vilka frågor som behöver utredas vidare. Dessa frågor rör ur Länsstyrelsens perspektiv framför allt de identifierade frågorna kopplade till förorenad mark, arkeologi, vibrationer och buller.

Samrådsrets i järnvägsplaneskedet

Följande anges i lagen om byggande av järnväg, 2 kap 2 §:

”Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Samrådet ska avse järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Om järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska;

- 1. Samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, och*
- 2. Samrådet även avse innehåll i och utformning av sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med järnvägsplanen.”*

Länsstyrelsen i Skåne län har beslutat att utbyggnaden av mötesspår i Stävie kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därför har samrådsretsen utökats med berörda statliga myndigheter, den allmänhet som kan antas bli berörd och organisationer som kan antas bli berörda. Samrådsretsen är definierad enligt nedan.

Länsstyrelsen

- Länsstyrelsen i Skåne län

Berörda kommuner

- Lomma kommun
- Kävlinge kommun
- Burlövs kommun
- Lunds kommun

Kollektivtrafikmyndighet/Regionförbund

- Region Skåne

Ansvarig för genomförande av kollektivtrafik

- Skånetrafiken

Övriga myndigheter

- Arbetsmiljöverket
- Barnombudsmannen
- Bergstaten
- Boverket

- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Fortifikationsverket
- Försvarsmakten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Lantmäterimyndigheten i Skåne län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten Region Syd
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Räddningstjänsten Syd
- SGU Sverige geologiska undersökning
- SIG Statens geotekniska institut
- Skogsstyrelsen
- SMHI
- Socialstyrelsen
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Sveriges lantbruksuniversitet SLU
- Tillväxtverket
- Transportstyrelsen

Näringsliv och näringslivsorganisationer

- Akademiska hus Region Syd
- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Green Cargo
- Lantbrukarnas riksförbund
- SJ AB

- Sveriges åkeriföretag

Ledningsägare

- E.on Elnät
- Landnet AB
- Skanova
- Svenska kraftnät
- Swedgas AB
- Telia Sonera AB
- Tele2 Sverige AB
- VA Syd

Organisationer och föreningar

- Föreningen Flädie by
- Högs byförening
- Höje å vattenråd
- Klockarevägens samfällighetsförening
- Naturskyddsföreningen i Skåne
- NTF
- Svenska cykelförbundet
- Svenska jägarförbundet
- Dikningsföretag år 1961 (Akt.nr. 12-LN-2160)

Fastighetsinnehavare och rättighetsinnehavare

Fastighetsinnehavare och rättighetsinnehavare som berörs direkt av markintrång eller indirekt genom till exempel påverkan av buller, tillfälligt under byggskedet eller permanent under driftskedet, tillhör samrådskretsen.

Allmänheten

Allmänheten tillhör samrådskretsen.

Utskick och annonsering

Inbjudan till samråd har skickats med brev till Länsstyrelsen i Skåne län, berörda kommuner, kommunala bolag, kollektivtrafikmyndighet, regionförbund, myndigheter, näringsliv och näringslivsorganisationer, ledningsägare, organisationer och föreningar.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare enligt upprättad fastighetsförteckning har inbjudits till samrådsmöte via brev. I brevet informerades bland annat om tid och plats för samrådsmöte samt var och när synpunkter ska skickas in. Ett informationsblad skickades även med brevet.

Annonsering om samråd gjordes lördagen den 14 maj 2016 i Sydsvenskan och i Skånska Dagbladet samt i Post- och Inrikes Tidningar.

Information om projektet har funnits på Trafikverkets projektspecifika websida: www.trafikverket.se/lommabanan.

Samråd i järnvägsplaneskedet

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela arbetet med att planera för vägar och järnvägar. Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket samrått med såväl enskilda fastighetsägare som med olika parter. Under nedanstående avsnitt sammanfattas vilka frågor som behandlats vid dessa tillfällen. Samrådet har genomförts både genom möten och genom att handlingar hållits tillgängliga för myndigheter, organisationer, enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten under perioden 16 maj till 17 juni 2016.

Synpunkter och yttranden som inkommit samt minnesanteckningar från samrådsmöten finns diariefört på ärendenummer TRV 2015/12831 och TRV 2015/12824. Allt underlag finns listat på sidorna 27 och 28 i detta dokument.

Länsstyrelsen i Skåne län

Ett möte med Länsstyrelsen i Skåne län genomfördes 2016-03-30. På mötet gav Trafikverket en övergripande beskrivning av projektet Kävlinge-Arlöv samt klargjorde att järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning tas fram för utbyggnad av motesspår i Stävie. Mötet behandlade järnvägsplanen. Underlag för samrådet delgavs länsstyrelsen två veckor före mötet. Underlaget bestod av PM Beslutsunderlag alternativutredning Stävie, plan- och profilkartor samt sektioner. Vidare bestod det av upplägg och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen påpekade att argumenten för motesspåret placering är viktiga att klargöra. Mötet diskuterade även att mark som tas i anspråk är jordbruksmark. Marken ska användas till det den är bäst lämpad för. Länsstyrelsen bedömde att det är rimligt att behovet av utbyggnad av motesspåret är bästa användning av marken.

Trafikverket redogjorde för upplägg av miljökonsekvensbeskrivningen och presenterade en innehållsförteckning. Länsstyrelsen påpekade att risker med närhet till bebyggelsen behöver behandlas även om banan trafikeras av godståg idag. Övrigt som behandlades var berörda naturvärden, den arkeologiska processen, eventuell påverkan på grundvatten och behov av bullerskyddsåtgärder. Anmälan om vattenverksamhet krävs för byte av trumma och omgrävning av dike.

Berörda kommuner

Järnvägsplanen berör Kävlinge och Lomma kommuner.

Kävlinge kommun

Kävlinge kommun deltog under det allmänna samrådsmötet som genomfördes den 26 maj 2016. Vid mötet framfördes kritik mot att Trafikverket inte planerar för att genomföra spårnära bullerskyddsåtgärder.

Lomma kommun

Ett samrådsmöte kring motesspåret genomfördes med Lomma kommun 2016-05-26. Trafikverket informerade om utbyggnaden av motesspåret. Lomma kommun meddelade att kommunen ser positivt på utbyggnaden eftersom det möjliggör för persontrafik på Lommabanan. Kommunen ser helst att det införs halvtimmestrafik på längre sikt. Övriga

frågor som togs upp var buller och bullerskyddsåtgärder, byggtiden och information till berörda fastighetsägare inför byggstart.

Inkomna yttranden

Kävlinge kommun

Kävlinge kommun anser att samrådsmaterialet gjordes tillgängligt för sent inför det allmänna samrådsmötet. Kommunen ser mycket allvarligt på hanteringen av bullerfrågan. Att genomföra fastighetsnära åtgärder i diskussion med de enskilda fastighetsägarna gör att Trafikverket kan erbjuda lösningar som är mindre ekonomiskt belastande för staten, men som riskerar ge en sämre lösning för de drabbade. Det gör också att inga andra parter får insyn i eller möjlighet att påverka åtgärderna. Kommunen anser att Trafikverket har ett mycket tydligt ansvar att säkerställa att bullerstörningarna för de drabbade minimeras vid den här typen av nybyggnation.

Kommunerna längs med Lommabanan och Söderåsbanan anser att den planerade ombyggnaden och upprustningen av Lommabanan respektive Söderåsbanan med påföljande trafikökning är så omfattande att bullerskyddsåtgärder ska vidtas med utgångspunkt ifrån planeringsfallet "väsentlig ombyggnad" längs hela sträckan och inte bara där nytt mötesspår byggs.

Kävlinge kommun önskar att samrådsmaterialet kompletteras med underlag och analyser så att kommunen kan ta ställning till Trafikverkets hantering av bullerskyddsfrågan.

Trafikverkets svar: *Samrådsmaterial har funnits tillgängligt en vecka innan det allmänna samrådsmötet. Den totala samrådstiden har varit 16 maj – 17 juni.*

Vid planering av bullerskyddsåtgärder följer Trafikverket de riktvärden som tagits fram av dåvarande Banverket och Naturvårdsverket gällande ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Tillämpningen av riktvärdena görs med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Spårnära bullerskydd genomförs inte i detta projekt, med motiveringen att den glesa bebyggelsen skulle kräva långa vallar eller skärmar som ger ett stort intrång på värdefull jordbruksmark och är negativa för landskapsbilden. Spårnära bullerskydd gör mest nytta på sträckor med många boende runt omkring. Bedömningen har därför gjorts att det inte är ekonomiskt rimligt med spårnära skydd.

När det gäller underlag för bullerhantering har en utredning inklusive beräkningar genomförts. Utifrån beräkningarna har även en inventering gjorts av fastigheter som kan vara aktuella för bullerskyddsåtgärder. Föreslagna åtgärder redovisas på plankarta samt i planbeskrivningen till järnvägsplanens samrådshandling. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för bedömda konsekvenser av buller. Projektet omfattar endast utbyggnaden av mötesspåret enligt järnvägsplanens planområde. Bullerskyddsåtgärder på övriga sträckor hanteras enligt Trafikverkets nationella projekt "Bulleråtgärder längs väg och järnväg".

Lomma kommun

Lomma kommun ser positivt på utbyggnaden eftersom det är en förutsättning för införandet av persontrafik på Lommabanan. Kommunen har inga synpunkter på projektet, men vill påtala vikten av att Trafikverket arbetar för att minimera de bullerstörningar som tågtrafiken ger upphov till.

Kommunen informerar om att den kommer att fortsätta arbeta för ett yttre godsspår.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar synpunkterna från Lomma kommun. Vid utbyggnaden av mötesspår i Stävie tillämpas riktvärden för buller enligt planeringsfallet väsentlig ombyggnad av bana. Skyddsåtgärder genomförs för att riktvärdena ska innehållas vid samtliga fastigheter inom planområdet i den mån de bedöms tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

Yttrande från övriga kommuner

Lunds kommun har meddelat att kommunen avstår från att yttra sig.

Region Skåne och Skånetrafiken

Region Skåne

Inga samrådsmöten har hållits med Region Skåne under framtagandet av samrådshandlingen.

Skånetrafiken

Samrådsmöten med Skånetrafiken har genomförts 2016-01-28 och 2016-02-17. Mötena behandlade inte järnvägsplanen för mötesspår i Stävie specifikt, men behandlade möjligheten att trafikera Lommabanan med persontåg och nya stationer för resandestopp i Lomma och Furulund.

Inkomna yttranden

Region Skåne

Region Skåne har önskemål om att köra 30 minuterstrafik på Lommabanan i alla fall i rusningstid redan från trafikstart. Trafikverket bör därför ha detta i åtanke redan nu för att säkerställa största möjliga utbud för persontåg utan att begränsa godstrafikens utveckling.

Region Skåne har till stora delar inget att erinra på samrådshandlingen, förutom beskrivningen av utbyggnadsförslaget och angivelsen att spåret är utformat för att klara 650 meter långa tåg. Region Skåne undrar om detta är ett skrivfel och hänvisar till att tåglängder om 740 meter ska möjliggöras enligt antagen förordning kring TEN-T-nätet.

Region Skåne har tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket tecknat ett medfinansieringsavtal för utveckling av persontrafik med bibehållen godstrafik på Lommabanan. Region Skåne anser att det är positivt att projektet utvecklas i enlighet med medfinansieringsavtalets intentioner.

Trafikverkets svar: Lommabanan har utformats utifrån Trafikverkets trafikprognos för år 2030. Denna utgår från timmestrafik. Möjligheten att köra 30 minuterstrafik i högtrafik avgörs av Trafikverket vid kapacitetstilldelning inför varje ny tidtabellsperiod.

Gällande längden på mötesspåret är det fel i samrådsmaterialet. Det planerade mötesspåret är utformat för att klara 750 meter långa tåg.

Övriga berörda myndigheter

Inkomna yttranden

Under samrådstitiden har 15 yttranden inkommit från övriga berörda myndigheter.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att det är viktigt att beakta att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnvägen genom att tillämpa myndighetens försiktighetsstrategi. Hänvisning görs till SSMFS 2008:18 som anger rekommenderade maxvärden för elektromagnetiska fält. Myndighetens rekommendationer är att magnetfält som är kraftigt förhöjda bör reduceras i miljöer där barn vistas varaktigt om det kan göras till rimliga kostnader och med försumbara konsekvenser. I vanlig boendemiljö är magnetfältsnivåer över 2 µT i årsmedelvärde att betrakta som kraftigt förhöjda. För nya elektriska anläggningar anser myndigheten att man redan vid planeringen bör beakta teknikval och placering. Myndigheten upplyser om att magnetfältsnivåer upp till 0,2 µT i årsmedelvärde är att betrakta som normala. Magnetfältsnivåerna som anges gäller för frekvensen 50 Hz.

Trafikverkets svar: När Trafikverket bygger och planerar järnvägar används standardiserade tekniska lösningar som minskar magnetfälten. I normala fall ger det en elektrifierad järnvägsanläggning med jämförelsevis låga magnetfältsvärden. Eftersom avståndet mellan spåren och närmsta bostad efter utbyggnad till mötesspår är 47 meter bedöms magnetfältsnivåerna inte bli kraftigt förhöjda som en följd av projektet. Järnvägens frekvens är 16,7 Hz.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget direkt att erinra ur fastighetsbildningssynpunkt men vill upplysa om att flera berörda gränser har tämligen låg noggrannhet i registerkartan. Det kan därför krävas fastighetsbestämning i samband med att marken ska tas i anspråk. Vidare pekar myndigheten på att järnvägen korsas av en samfällighet som behöver lösas in på åtminstone ett ställe. Det kan finnas andra samfälligheter och överfartsrättigheter som inte syns i registerkartan.

Längs östra sidan av järnvägen löper en av Telias ledningsrätter.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar synpunkt angående noggrannhet i registerkartan. Åtgärder för att säkerställa registerkartans kvalitet kommer att genomföras. Samtliga samfälligheter och andra rättighetsinnehavare som identifierats redovisas i fastighetsförteckningen.

SMHI

SMHI ställer sig positivt till att Lommabanan öppnas för persontrafik. Myndigheten anser att hänsyn bör tas till det framtida klimatet vid planering av samhället. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. SMHI hänvisar till framtagna rapport kring framtidens havsnivåer samt till myndighetens hemsida. Hänvisning görs också till Klimatanalys för Skåne län.

Trafikverkets svar: Trafikverket arbetar för energieffektiva och mindre klimatpåverkande lösningar vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. I utbyggnaden av mötesspår i Stävie har bland annat framtida regnmängder tagits med i

beräkningen av rekommenderad dimension på trumma för berört dikningsföretag. Mötesspåret lokalisering har inte bedömts påverkas av framtida havsnivåhöjning på 100 års sikt.

Sveriges Lantbruksuniversitet SLU

SLU uppskattar att alla förändringar i anläggningen utförs ur ett livscykelperspektiv. SLU stödjer det övergripande målet mot en hållbar utveckling och vill även betona vikten av att följa de nationella miljömålen. SLU beklagar att utbyggnaden kräver att viss jordbruksmark tas i anspråk, men ser det som oundvikligt i sammanhanget.

Trafikverkets svar: *Trafikverket noterar synpunkterna från SLU.*

Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen informerar om sitt uppdrag. Post- och telestyrelsen har inte detaljinformation om hur andra operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda. I detta fall bör det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET1 och Teracom.

Trafikverkets svar: *Trafikverket noterar synpunkterna från Post- och telestyrelsen. Berörda ledningsägare har tagits upp i fastighetsförteckningen och ingår i samrådsgruppen.*

Sveriges geologiska undersökning SGU

SGU ser positivt på att samrådsunderlaget innehåller en beskrivning av jordarts- och grundvattenförhållanden kring sträckningen samt att en vidare inventering av brunnar som ligger längs med sträckningen ska genomföras. SGU har inget att erinra mot projektet.

Trafikverkets svar: *Trafikverket noterar synpunkterna från SGU.*

Avstår från yttrande/inget att erinra

Följande myndigheter och organisationer har meddelat att de avstår från att yttra sig över järnvägsplanen eller att de inte har något att erinra:

- Jordbruksverket
- Havs- och vattenmyndigheten
- Folkhälsomyndigheten
- Naturvårdsverket
- Transportstyrelsen
- Energimyndigheten
- Fortifikationsverket
- Försvarsmakten
- Kemikalieinspektionen

Näringsliv och näringslivsorganisationer

Inkomna yttranden

Under samrådstiden har ett yttrande inkommit från näringsliv och näringslivsorganisationer.

Stävie Hage Jordbruks AB

Företagets huvudverksamhet är kycklinguppfödning. I yttrandet hänvisas till tidigare inskickade synpunkter där det bland annat framgår att lokaliseringsalternativ 1, 2, 3, och 5 förordas framför alternativ 4 och 6. Ersättning kommer att krävas för värdeminskning av fastigheterna på grund av mötesspåret valda lokalisering och dess negativa påverkan i form av buller, vibrationer och gestaltning.

Trafikverkets svar: *Mötesspåret lokalisering har beslutats i tidigare skede och utreds inte i föreliggande samrådsmaterial. Motiv till det valda lokaliseringsalternativet med ett mötesspår söder om Stävie är att det medför väsentligt mindre bullerstörningar jämfört med alternativet norr om Stävie. Trafikverket och berörda kommuner har en överenskommelse om att i största möjliga mån undvika mötesspår i tätorter. Vidare förespråkade Kävlinge kommun det sydliga alternativet, med hänvisning till bullerstörningar och framtida utvecklingsmöjligheter i Furulund.*

Ersättning bestäms utifrån reglerna i expropriationslagen. En grundförutsättning för att ha rätt till ersättning är att ekonomisk skada uppkommit. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten.

Ledningsägare

Inkomna yttranden

Under samrådstiden har tre yttranden inkommit från ledningsägare.

E-ON Elnät Sverige AB

E.ON Elnät informerar om innehav av längsgående och korsande ledningar vid läget för det nya mötesspåret. E.ON Elnät har även en transformatorstation väster om järnvägsspåret. Trafikverket bör beställa en kabelvisning i fält för att säkerställa kablarnas lägen.

E.ON Elnät informerar även om regler för elledning i mark, placering av transformatorstation och kraftledningar. I god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning ska kontakt tas med ONE Nordic AB. Det är av yttersta vikt att horisontella och vertikala avstånd bibehålls till regionnätluftledningarna. Om det nya mötesspåret placeras öster om befintligt spår undviks konflikt med befintliga luftledningsstolpar, det horisontella avståndet hålls konstant. Avståndet i vertikalt led måste även upprätthållas mellan de korsande luftledningarna. Höjden på det nya spårets kontaktledning eller hjälpkraft får inte överstiga befintlig höjd över räls.

E.ON Elnät förutsätter att en överenskommelse träffas över vilka åtgärder som behöver vidtas för att järnvägsplanen ska kunna genomföras samtidigt som elsäkerheten bibehålls. Kostnader för flyttning/ombyggnation eller skada av E.ON Elnäts anläggningar i samband med järnvägsplanens genomförande bekostas av exploatören.

Trafikverkets svar: I arbetet med järnvägsplanen ingår att identifiera samtliga ledningar som kan påverkas av utbyggnaden. Trafikverket bekräftar att fortsatt samråd kommer att ske för att möjliggöra utbyggnad enligt järnvägsplanen på ett elsäkert sätt. Åtgärder vidtas för att gällande regler ska innehållas. Kostnader regleras enligt aktuella ledningsavtal.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät informerar om innehav av en korsande 400 kV-ledning tillhörande stamnätet för el. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen, som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Vidare informerar Svenska kraftnät om att ingen pågående eller planerad verksamhet får utföras på sådant sätt att kraftledningens funktionalitet eller allmänhetens säkerhet riskerar att störas. Korsning med Svenska kraftnäts ledning ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledning minimeras. Svenska kraftnät upplyser om att det för närvarande är svårt att planera avbrott för åtgärder på ledningarna på grund av den höga investeringstakten i stamnätet. Eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledningar bekostas av Trafikverket, om inte annat följer av 2 kap. 22 § ellagen. Så länge Svenska kraftnäts ledningsrätt och de krav som ställs beaktas, samt att planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har Svenska kraftnät inga invändningar mot ombyggnaden av Lommabanan för mötesspår i Stävie.

Trafikverkets svar: Trafikverket bekräftar att fortsatt samråd kommer att ske i det fortsatta arbetet. Kostnader regleras enligt aktuella ledningsavtal.

Avstår från yttrande/inget att erinra

Följande ledningsägare har meddelat att de avstår från att yttra sig över järnvägsplanen eller att de inte har något att erinra:

- VA Syd

Organisationer och föreningar

Inkomna yttranden

Under samrådstiden har tre yttranden inkommit från organisationer och föreningar.

Högs byförening

Högs byförening informerar om att Hög ligger strax norr om järnvägen på andra sidan Lödde å. Föreningen pekar på att det är viktigt att skydda boende i Stävie, Furulund och Hög från buller och menar att Trafikverket måste beakta att buller kan rinna över bullerplank och vallar vid utformningen av bullerskydd. Boende på andra sidan ån är redan idag utsatta för buller från Lommabanan. Mer trafik innebär mer buller i Hög. Högs byförening kräver att Trafikverket beaktar problemet.

Trafikverkets svar: Vid utbyggnaden av mötesspår i Stävie tillämpas riktvärden för buller enligt planeringsfallet väsentlig ombyggnad av bana. Skyddsåtgärder genomförs för att riktvärdena ska innehållas vid samtliga fastigheter som berörs av utbyggnaden i den mån de bedöms tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. De delar av Lommabanans

sträckning som ligger utanför järnvägsplanens område ingår inte bullerutredningen för projektet. Dessa sträckor hanteras enligt Trafikverkets nationella projekt "Bulleråtgärder längs väg och järnväg".

Höje å vattenråd

Höje å vattenråd har inga synpunkter i detta skede, men vill ta del av den kommande granskningshandlingen för eventuella synpunkter.

Trafikverkets svar: *Höje å vattenråd är del i samrådskretsen även i det fortsatta arbetet.*

Stävie dikningsföretag

Stävie Dikningsföretag år 1961 påtalar att funktionen hos dikningsföretaget med anslutningar ej får försämrats, men om möjligt förbättras. Vid flytt av diket finns önskemål om att det kulverteras. Vid all förändring av nuvarande dragning önskas att det föregås av planering samt samarbete med dikningsföretaget och berörda markägare.

Trafikverkets svar: *Befintliga funktioner kommer att bibehållas och återställas vid eventuell påverkan. Länsstyrelsens ståndpunkt är att diket ska behållas öppet och inte kulverteras. Vid det fortsatta arbetet kommer samråd ske med samtliga berörda parter.*

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Med enskilda som kan bli särskilt berörda menas fastighetsägare till fastigheter där mark eller utrymme tas i anspråk genom äganderätt, servitutsrätt eller tillfällig nyttjanderätt, samt fastighetsägare till fastigheter med bostadsbyggnader som utan åtgärder utsätts för buller över riktvärden.

Genomförda samråd

Samrådsmöten har genomförts enskilt med tre fastighetsägare. Kallelse till respektive möte gjordes genom telefonkontakt. Enskilda som kan bli särskilt berörda har även kallats till det allmänna samrådsmöte som genomfördes den 26 maj 2016.

På samtliga möten presenterade Trafikverket projektets bakgrund och hur arbetet kommer att bedrivas fortsättningsvis. Syftet med mötena är att Trafikverket önskar inhämta information om lokala förhållanden och hur marken brukas med mera. Trafikverket informerade även kort om principerna för marklösen.

Frågor som diskuterades var bland annat uppgifter om ledningar och brunnar som kan bli berörda, samfälligheter, grundvatten och buller. Även utformningsfrågor i förhållande till fastigheternas brukande diskuterades samt frågor kring byggtiden.

Inkomna yttranden

Under samrådstiden har fem yttranden inkommit från enskilda som kan bli särskilt berörda. Två yttranden är undertecknade av två personer och ett yttrande är undertecknat av åtta personer. Nedan sammanfattas synpunkterna ämnesvis.

Buller

Många av de inkomna synpunkterna gäller buller. Önskemål framförs om anläggande av bullervall, om att Trafikverket kommer ut på plats och bedömer möjligheten till bullerplank mot järnvägsspåret och om att bullerberäkningarna ska ta hänsyn till alla ljud som kan uppstå, inklusive häftiga inbromsningar. Vidare framförs krav på att en bullerutredning görs som tar hänsyn till västliga vindar och att det ska anges hur många gånger per dygn som bullernivån överstiger 70 dBA och hur många gånger det sker under natten. I ett yttrande framförs att bedömningen av förändring i närmiljön bör ta hänsyn även till den upplevda bullermiljön och inte bara dBA-tal. En konstant ljudmatta som i dagsläget kan sorteras bort, men det går inte med en oregelbunden ljudbild, som mötesspåret leder till. Önskemål om att alla möjliga försiktighetsåtgärder vidtas för att minska störningar i utemiljön. Skyddsåtgärder görs hellre i form av spårnära åtgärder, istället för planerade fasadnära åtgärder. Förslag ges på att använda massor som genereras av projektet för att bygga en bullervall som sträcker sig längs hela inbromsningssträckan, vilket med rätt utformning även gynnar landskapsbilden. Ett yttrande informerar om massageverksamhet som är känslig för buller.

Trafikverkets svar: *Vid planering av bullerskyddsåtgärder följer Trafikverket de lagstadgade riktvärden som tagits fram av dåvarande Banverket och Naturvårdsverket gällande ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Tillämpningen av riktvärdena görs med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Spårnära bullerskydd genomförs inte i detta projekt, med motiveringen att den glesa bebyggelsen skulle kräva långa vallar eller skärmar som ger ett stort intrång på värdefull jordbruksmark och är negativa för landskapsbilden. Spårnära bullerskydd gör mest nytta på sträckor med många boende runt omkring. Bedömningen har därför gjorts att det inte är ekonomiskt rimligt med spårnära skydd.*

När det gäller underlag för bullerhantering har en utredning inklusive beräkningar genomförts. Utifrån beräkningarna har även en inventering gjorts av fastigheter som kan vara aktuella för bullerskyddsåtgärder. Det gäller fastigheter där bullret beräknas överstiga riktvärden för väsentlig ombyggnad av bana under förutsättning att åtgärderna är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Föreslagna åtgärder redovisas på plankarta samt i planbeskrivningen till järnvägsplanens samrådshandling. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för bedömda konsekvenser av buller.

Trafik på banan fördelas över hela dygnet och hela veckan utifrån trafikoperatörernas önskemål. Det finns inga restriktioner av trafik på nätter och helger. Hastigheten på banan är den samma både på dagtid och nattetid. I de bullerberäkningar som har genomförts tas hänsyn till bland annat växellägen och bromsljud. Beräkningarna utgår ifrån att vindriktningen är mot fastigheterna.

Vibrationer, elektromagnetiska fält och risker

Krav har framförts på att bullerutredningen kompletteras med vibrationsmätningar. En yttrande har ställt frågor kring hur mycket vibrationerna från järnvägen kommer att öka, om det kommer att göras en inventering av sprickor, hur vibrationer minimeras och om det ska genomföras mätningar. Vidare frågor gäller om det kommer att göras någon mätning av elektriska och magnetiska fält samt om det finns en ökad risk för olyckor vid växel, risk för spill eller läckage av farligt gods och vad som görs för att motverka olyckor med människor och djur.

Trafikverkets svar: Risk för vibrationer över gällande riktvärde kommer att utredas vidare och behov av eventuella åtgärder kommer att redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.

Inga mätningar av magnetiska fält är planerade att genomföras. Eftersom avståndet mellan spåren och närmsta bostad efter utbyggnad till mötesspår är 47 meter bedöms magnetfältsnivåerna hållas inom de värden som brukar användas som riktvärde (0,4 μT i långtidsmedelvärde).

För risker med farligt gods på järnvägen gäller att olycksrisken generellt sett är mycket låg på grund av de skydds- och styrsystem som finns inom järnvägstrafiken i Sverige och konsekvenserna vid en olycka blir oftast också små. Anläggningen utformas så att dagvattnet från järnvägen utjämnas i de tillkommande järnvägsdikena innan det släpps vidare till befintligt dikningsföretag. Järnvägsdikena föreslås även ha en infiltrerande och renande effekt på dagvattnet samt att de fungerar som passiva ytvattenskydd där eventuella föroreningar kan samlas upp, vilket minskar risken för utsläpp till bäcken och underlättar sanering. Sammantaget bedöms risknivån vara oförändrad efter utbyggnaden av mötesspåret jämfört med nuläget, och även acceptabel. Bedömningen beror på att sannolikheten för en farligt gods-olycka på järnväg är låg och att någon ökning av godståg (och därmed av farligt gods) inte sker. Risken för kollision mellan tåg och djur och människor har bedömts som låg eftersom mötesspåret är lokaliserat i huvudsakligen jordbruksmark utanför tätbebyggt område. Det kommer inte sättas upp stängsel längs spåret inom ramen för detta projekt, men det kan bli aktuellt med stängsel längs Lommabanan inom ramen för ett nationellt stängslingsprojekt.

Mötesspåret lokalisering

Ett flertal yttranden vill framföra att de kraftigt motsätter sig lokaliseringen av det planerade mötesspåret till Stävie eftersom det riskerar att påverka närmiljön mycket negativt. Vidare anses att det inte är rimligt att bygga ett nytt mötesspår när det går att komplettera mötesspåret i Flädie eller kombinera med stationen i Furulund. Hänsyn bör ej tas till tidtabeller. I ett yttrande framförs att tidigare utredningsskedes lokaliseringalternativ 1, 2, 3 och 5 förordas framför alternativ 4 och 6. I ett yttrande framförs oro över att kunder till massageverksamhet inte kommer att återkomma om det går fler tåg på Lommabanan.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar synpunkterna. I tidigare skede, som kallas val av lokaliseringalternativ, utreddes andra alternativ till lokalisering av mötesspår. Där jämfördes också de framtagna alternativen ur ett antal olika aspekter, bland annat samhällsstruktur, resor och transporter, kapacitet, intrång, buller, samhällsekonomi och ett antal miljöaspekter. I jämförelsen bedömdes alternativet med mötesspår i Stävie som det mest fördelaktiga. Motiven till det valda alternativet med ett mötesspår söder om Stävie är att det medför väsentligt mindre bullerstörningar jämfört med alternativ norr om Stävie. Trafikverket och berörda kommuner har även en överenskommelse om att i största möjliga mån undvika mötesspår i tätorter. Vidare förespråkade Kävlinge kommun det sydliga alternativet, med hänvisning till bullerstörningar och framtida utvecklingsmöjligheter i Furulund.

Med tidtabeller menas det trafikeringsupplägg som råder på banan. Placeringen av mötesspår är viktigt för att banan ska kunna utnyttjas så effektivt som möjligt. Eftersom Lommabanan till största delen är enkelspårig kan tåg inte mötas var som helst. Hänsyn tas då till tidtabellen för att avgöra var bästa stället för tågmöten är så att tågen

behöver vänta in varandra så lite som möjligt. Tidtabellerna på olika järnvägsbanor hänger ihop med varandra och störningar på en bana fortplantas lätt vidare och skapar stora störningar i järnvägssystemet. Trafikverket strävar därför efter ett så robust och störningståligt system som möjligt.

Värdeminskning på fastigheter och ersättningsfrågor

Flera yttranden är oroade över att deras fastigheter inte ska gå att sälja efter mötesspåret utbyggnad. Två yttranden vill ha ett möte angående minskat marknadsvärde för fastigheten. En yttrande meddelar att krav kommer att ställas på inlösen eller att ersättning ges för värdeminskning samt full ersättning för buller- och vibrationsminskande åtgärder. Krav kommer även att ställas på ersättning för mark som tas i anspråk för serviceväg samt för intrång under byggtiden.

Trafikverkets svar: *Ersättning bestäms utifrån reglerna i expropriationslagen. En grundförutsättning för att ha rätt till ersättning är att ekonomisk skada uppkommit. Ersättning ges bland annat för mark som tas i anspråk och för intrång under byggtiden. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Åtgärder för bullerbegränsning ingår i projektet och kommer att bekostas av Trafikverket.*

Samråd med allmänheten

Allmänt samrådsmöte 2016-05-26

Ett allmänt samrådsmöte har genomförts den 26 maj 2016 i Furulund. Kallelse till mötet gjordes enligt vad som redovisas i ovanstående kapitel. Mötet genomfördes som ett öppet hus där Trafikverkets representanter fanns på plats mellan kl. 16-19 för att informera om förslaget till järnvägsplan med tillhörande underlag samt den formella handläggningen. Samrådshandlingar har funnits tillgängliga digitalt på Trafikverkets websida och på följande platser:

- Trafikverket, Gibraltargatan 7, Malmö
- Kävlinge bibliotek, Kvarngatan 17, Kävlinge

Samrådstiden har varit 26 maj till 17 juni 2016.

På mötet kom ca 20 privatpersoner, en representant för Kävlinge kommun och en representant från Hushållningssällskapet i Skåne. Frågor som diskuterades var främst utformning av anläggningen, behov av bullerskyddsåtgärder och möjligheter till ersättning för mark som tas i anspråk. Inga minnesanteckningar fördes vid detta möte. De som deltog vid mötet uppmanades att skicka in synpunkter skriftligt.

Yttranden från allmänheten

Inga yttranden har inkommit från allmänheten under samrådstiden.

Olof Fredholm

projektledare

Underlag

Nedan redovisas minnesanteckningar och inkomna yttranden under arbetet med järnvägsplanens samrådshandling. Samrådsredogörelsen från tidigare skede finns under ärendenummer TRV 2014/15188 (Lommabanan, val av lokaliseringsutredning, samrådshandlingar).

Minnesanteckningar med ärendenummer TRV 2015/12831

- Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Skåne län 2016-03-30
- Samrådsmöte med Skånetrafiken , 2016-01-28 och 2016-02-17
- Samrådsmöte med Lomma kommun 2016-05-26

Minnesanteckningar med ärendenummer TRV 2015/12824

- Samrådsmöte med fastighetsägare (3 st) 2016-02-04 och 2016-03-04

Inkomna skriftliga yttranden fördelade på ärendenummer TRV 2015/12831 och TRV 2015/12824

- 2016-05-18 Jordbruksverket
- 2016-05-18 Havs- och vattenmyndigheten
- 2016-05-23 Folkhälsomyndigheten
- 2016-05-26 Privatperson
- 2016-05-27 Naturvårdsverket
- 2016-05-29 Högs byförening
- 2016-05-30 Lunds kommun
- 2016-06-01 Transportstyrelsen
- 2016-06-02 Strålsäkerhetsmyndigheten
- 2016-06-07 Lantmäteriet
- 2016-06-07 SMHI
- 2016-06-08 Region Skåne
- 2016-06-09 VA Syd
- 2016-06-13 SLU
- 2016-06-14 Energimyndigheten
- 2016-06-14 SGU
- 2016-06-14 Stävie Dikningsföretag
- 2016-06-15 E-ON

- 2016-06-15 Kävlinge kommun
- 2016-06-17 Lomma kommun
- 2016-06-17 Fortifikationsverket
- 2016-06-17 Försvarmakten
- 2016-06-17 Höje å vattenråd
- 2016-06-17 Kemikalieinspektionen
- 2016-06-17 Kävlinge kommun
- 2016-06-17 Privatperson (flera underskrifter)
- 2016-06-17 Post- och telestyrelsen
- 2016-06-17 Privatperson (flera underskrifter)
- 2016-06-17 Privatperson
- 2016-06-17 Stävie Hage Jordbruks AB
- 2016-06-22 Svenska kraftnät
- 2016-06-29 Privatperson (flera underskrifter)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se