

SAMRÅDSHANDLING

Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) etapp 2, Alnarp

Lomma kommun, Skåne län

Järnvägsplanbeskrivning, 2022-03-28



6.0

Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Planbeskrivning

Dokumenttitel: Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) etapp 2, Alnarp

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-28

Ärendenummer: TRV 2022/11325

Version: 01.00

Kontaktperson: Olof Fredholm

Läsanvisning

Föreliggande planbeskrivning redovisar förutsättningar, lokalisering och utformning av nytt mötesspår och station i Alnarp. Planbeskrivningen är en del i järnvägsplan Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) etapp 2. Ett tidigt samråd kring planhandling sker under april 2022. Därefter kommer arbetet med planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning att fortgå och under den senare delen av 2022 planeras handlingarna att ställas ut. Innehållet i planbeskrivningen kommer därmed att utvecklas efter det tidiga samrådet, varför innehåll i de senare kapitlen i planbeskrivningen kommer att kompletteras. Nedan redogörs för vad planbeskrivningen i detta skede innehåller.

I *kapitel 1* ges en sammanfattning av dokumentet. I *kapitel 2* ges en beskrivning av det aktuella projektet, dess bakgrund samt ändamål och projektmål. *Kapitel 3* redogör för relaterade förutsättningar, såsom järnvägens befintliga funktion och standard, lokalsamhälle och miljö och hälsa. I *kapitel 4* beskrivs de planerade åtgärdernas lokalisering och utformning. *Kapitel 5, 6 och 7* kommer att kompletteras efter genomfört samråd under april 2022 med underlag som rör miljöeffekter- och konsekvenser, samlad bedömning samt överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden. I *kapitel 8* beskrivs markanspråk och pågående markanvändning. *Kapitel 9* behandlar fortsatt arbete och *kapitel 10* redogör för hur de planerade åtgärderna ska genomföras och finansieras.

Innehåll

.....	1
1. Sammanfattning	6
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1. Projektet och dess bakgrund	7
2.2. Ändamål och projektmål	10
2.3. Tidigare utredningar	10
2.4. Angränsande projekt	11
2.5. Planlägningsprocessen.....	11
2.6. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	12
3. Förutsättningar.....	12
3.1. Järnvägens funktion, standard och trafik	12
3.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	13
3.3. Landskapet.....	14
3.4. Miljö och hälsa.....	15
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar	22
4. Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	23
4.1. Val av lokalisering	23
4.2. Val av utformning	24
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	26
5. Effekter och konsekvenser av projektet.....	27
5.1. Trafik och användargrupper	27
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	27
5.3. Miljö och hälsa.....	27
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	27
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	27
5.6. Påverkan under byggnadstiden	27
6. Samlad bedömning.....	29
7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	29
8. Markanspråk och pågående markanvändning	29
8.1. Permanent markanspråk med äganderätt (J).....	30
8.2. Permanent markanspråk med servitutsrätt (Js)	30
8.3. Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt (T).....	30
9. Fortsatt arbete	31
10. Genomförande och finansiering	31
10.1. Formell hantering	31
10.2. Genomförande	32

10.3.	Finansiering	33
11.	Underlagsmaterial och källor	34

1. Sammanfattning

Lommabanan är en viktig del av godsstråket genom Skåne, vilket sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Införande av persontrafik på Lommabanan har diskuterats under lång tid. För att möjliggöra för persontrafik på Lommabanan byggdes i etapp 1 ett mötesspår i Stävie, plankorsningar anpassades för högre hastigheter eller gjordes planskilda och stationer för resandeuppehåll i Lomma och Furulund byggdes. I Lommabanan etapp 2 ingår utbyggnad av mötesspår och stationer i Flädie och Alnarp.

Föreliggande järnvägsplan omfattar byggnation av ett mötesspår i Alnarp, vilket blir drygt 1000 meter långt för att kunna användas av upp till 850 meter långa tåg. Mötesspåret placeras väster om befintligt spår för att minimera påverkan på de byggnader och den verksamhet som bedrivs inom universitetsområdet öster om järnvägen. Spåret placeras strax söder om järnvägsbron över väg 892 och sträcker sig söderut. Högsta tillåtna hastighet utmed mötesspåret är 80 kilometer/timme.

Plankorsningen med Sundsvägen stängs och ersätts med en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen. För motorfordon ordnas vändmöjlighet på vardera sidan om järnvägen. Norr om Sundsvägen placeras plattformar för Pågatåg på vardera sidan om järnvägen. Ett spärnstaket placeras mellan spåren i höjd med plattformarna för att förhindra att personer tar sig mellan plattformarna genom att korsa spårområdet.

Järnvägsplanens ändamål är att:

- Säkerställa och utvidga kapacitet för persontrafik på Lommabanan och Godsstråket genom Skåne.
- Säkerställa robusthet och kapacitet för godstrafik.
- Möjliggöra en överflyttning av personresor från väg till järnväg samt skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära läge.

Järnvägsplanens projektmål är att:

- Projektet ska öppna för trafik med resandeutbyte i Flädie och Alnarp år 2026.
- Inga allvarligt skadade eller döda med anledning av projektet.
- Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Det planerade entreprenadarbetet ska kunna utföras på ett trafiksäkert sätt och under trygga förhållanden för all entreprenadpersonal.

De miljöaspekter som i detta skede bedömts kunna påverkas av utbyggnaden är kulturmiljö, yt- och grundvatten, buller och vibrationer, naturmiljö, jordbruksmark samt risk och säkerhet.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Projektet och dess bakgrund

Lommabanan är en 19 kilometer lång järnvägssträcka mellan Kävlinge i norr och Arlöv i söder. Banan är enkelspårig och har idag ett mötesspår i Flädie och Stävie. Lommabanan är en viktig del av godsstråket i Skåne och är av riksintresse för kommunikationer.

Under en längre tid har berörda kommuner längs Lommabanan, Region Skåne och Skånetrafiken fört diskussioner med Trafikverket om att möjliggöra tidtabellslagd persontrafik på sträckan. Efter att Lommabanan etapp 1 slutförts öppnade under 2020 Lommabanan för persontrafik i en-timmestrafik med resandeutbyte i Furulund och Lomma samtidigt som godstrafiken bibehölls. Banan kan i dag inte trafikeras samtidigt med både godståg och halvtimmestrafik för persontåg.

Lommabanan etapp 2 innebär att halvtimmestrafik möjliggörs, samtidigt som godsets framkomlighet bibehålls. I etapp 2 inkluderas också resandeutbyte i Alnarp och Flädie. Efter Sverigeförhandlingen har Lommabanan etapp 2 prioriterats i Nationell plan 2018–2029.

Föreliggande järnvägsplan berör en ny resandestation i Alnarp med plattformar på vardera sida av spåren samt ett nytt mötesspår dimensionerat för 80 kilometer/timme, för att kunna ta emot minst 850 meter långa tåg, med samtidig infart för 750 meter långa tåg. Befintlig plankorsning vid Sundsvägen stängs, för att ersättas med en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen.



Figur 1 Översiktskarta för aktuell järnvägsplan i Alnarp (markerat område i söder) samt relaterad järnvägsplan i Flädie (markerat område i norr). Källa: Sweco.



Figur 2. Placering av nya plattformar, teknikbyggnader och mötesspår. Källa: Sweco

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

Ändamålet för projekt Lommabanan, etapp 2 är:

- Säkerställa och utvidga kapacitet för persontrafik på Lommabanan och godsstråket genom Skåne.
- Säkerställa robusthet och kapacitet för godstrafik.
- Möjliggöra en överflyttning av personresor från väg till järnväg samt skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära läge.

2.2.2. Projektmål

För den aktuella järnvägsplanen samt för den relaterade järnvägsplanen Lommabanan etapp 2, Flädie har följande projektmål formulerats:

- Projektet ska öppna för trafik med resandeutbyte i Flädie och Alnarp år 2026.
- Inga allvarligt skadade eller döda med anledning av projektet.
- Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Det planerade entreprenadarbetet ska kunna utföras på ett trafiksäkert sätt och under trygga förhållanden för all entreprenadpersonal.

2.3. Tidigare utredningar

2.3.1. Förstudie kapacitetsförstärkning på Lommabanan

Under 2000–2001 genomförde Banverket en förstudie för kapacitetsförstärkning på Lommabanan. I förstudien utreddes olika kombinationer av åtgärder i tre utredningsalternativ. I samtliga utredningsalternativ ingick regionalstågsstationer i Arlöv (Rinneback), Alnarp, Lomma, Flädie och Furulund. Utöver nya stationer studerades också åtgärderna kort mötesspår i Lomma, långt mötesspår i Lomma och Flädie samt långt mötesspår i Lomma och Flädie inklusive kort mötesspår i Furulund.

Under 2000 fattade Länsstyrelsen i Skåne län beslut om att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Därefter beslutade Banverket att inleda arbetet med järnvägsutredning (se 2.3.2 Val av lokaliseringsalternativ (f.d järnvägsutredning), Lommabanan Kävlinge-Arlöv nedan) (Banverket 2001).

2.3.2. Val av lokaliseringsalternativ (f.d järnvägsutredning), Lommabanan Kävlinge-Arlöv

Under 2002 initierades en järnvägsutredning för Lommabanan Kävlinge-Arlöv men avbröts 2004. Utredningen återupptogs 2009 efter att en överenskommelse tecknats mellan kommunerna och Trafikverket om att slutföra järnvägsutredningen. I samband med att en ny planeringsprocess infördes under 2013 ändrades projektets skede till Val av lokaliseringsalternativ. År 2014 gick samrådshandlingen ut på samråd.

I Val av lokaliseringsalternativ utreddes alternativa lösningar i syfte att förbättra kapaciteten samt möjliggöra regionalstågstrafik på Lommabanan, Kävlinge-Arlöv. Utredningen syftade till att utgöra underlag för Trafikverkets beslut om vilket alternativ som skall utredas i detalj i den fortsatta planlägningsprocessen. I utredningen ingick också att studera andra åtgärder, till exempel miljöskyddsåtgärder och säkerhetsåtgärder vid plankorsningar. Syftet med järnvägsutbyggnaden var

att öka banans kapacitet för att möjliggöra regionalstågstrafik och därmed öka möjligheterna att resa kollektivt.

Utredningen omfattade järnvägsbyggnadsåtgärder i anslutning till sex orter: Arlöv, Lomma, Flädie, Stävie, Furulund samt Alnarp. I Alnarp utreddes utbyggnad till dubbelspår, mötesspår eller bibehållet enkelspår samt en ny station (Trafikverket 2014).

2.4. Angränsande projekt

Parallellt med föreliggande järnvägsplan pågår ett arbete med en järnvägsplan som omfattar en ny resandestation i Flädie samt förlängning av befintligt mötesspår. Åtgärderna utgör en del av Lommabanan etapp 2.

Lommabanan är föremål för en åtgärdsutredning avseende buller som omfattar de fastigheter som beräknas ha ljudnivåer över riktvärdena enligt planeringsfallet väsentlig ombyggnad. Redovisning inklusive åtgärder som krävs ska redovisas till Lomma kommun, enligt mark- och miljödomstolens beslut 2020-01-30.

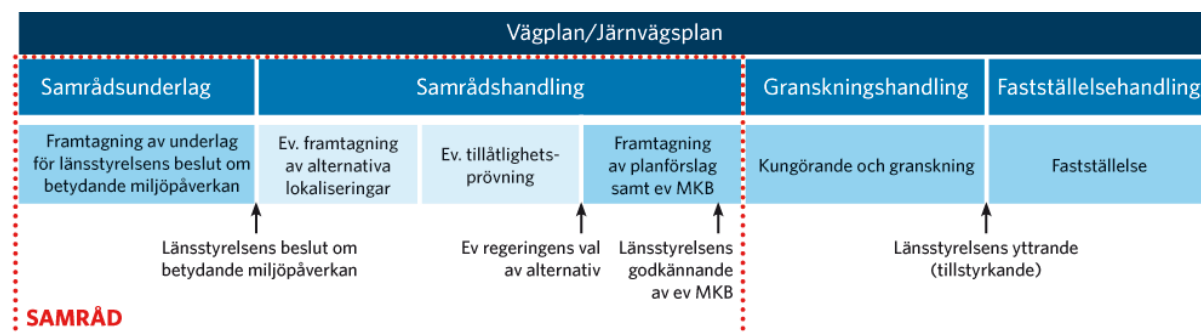
2.5. Planläggningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 3. Planläggningsprocessen för järnvägsplan (Trafikverket).

2.6. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen fattade beslut om betydande miljöpåverkan den 19 december 2000. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas för projektet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av Länsstyrelsen innan järnvägsplanen kan ställas ut och vara tillgänglig för fastighetsägare, allmänhet och remissinstanser för synpunkter.

3. Förutsättningar

3.1. Järnvägens funktion, standard och trafik

Lommabanan sträcker sig mellan Kävlinge i norr och Arlöv i söder. Den enkelspåriga banan är 19 kilometer lång och elektrifierad. Idag finns ett cirka 600 meter långt mötesspår i Flädie som kan ta emot maximalt 470 meter långa tåg. Mötesspår är idag normalt cirka 1050 meter långa för att kunna ta emot godståg av full längd (750 meter). Det finns även ett mötesspår i Stävie för 750 meter långa tåg.

Längs sträckan finns idag totalt 11 plankorsningar. Dessa är skyddade med bommar i varierande skick.

Signaltekniskt styrs sträckan Kävlinge-Arlöv av konventionell relälinjeblockering. Spår och kontaktledningsanläggningen upprustades år 1998.

Järnvägens banöverbyggnad på sträckan har rustats upp. Geometrin är till stora delar anpassad till största tillåtna hastighet 160 kilometer/timme förutom på delar av banan där hastigheten är reducerad till 120 kilometer/timme. Spårets lutning är cirka 10 promille mellan Kävlinge och Flädie och cirka 11 promille som mest mellan Flädie och Arlöv industrispår.

Huvudspåren på sträckan Kävlinge - Arlöv ingår i TEN-T-nätverket, Trans-European Transport Networks.

3.1.1. Angränsande vägar

Väg 892

Vägen löper i nordlig/sydlig riktning från Malmö/Arlöv och cirkulationsplats Arlöv i söder förbi Lomma i norr (se figur 2). Utmed vägen finns vägvisning till "Alnarp" som leder in på enskild väg "Sundsvägen", som i sin tur leder fram till Alnarp och bland annat SLU (Sveriges lantbruksuniversitet). Sundsvägen korsar spåret i plan.

Väg 892 har en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 4800 fordon varav cirka 220 är tung trafik och högsta tillåtna hastighet är 70 kilometer/timme.

Väg 874

Väg 874 är en tvåfältsväg som löper öster om Alnarp i nord/sydlig riktning. Högsta tillåtna hastigheten på den del av vägen som kallas Sundsvägen är 70 kilometer/timme och 50 kilometer/timme på den del som kallas Kungsgårdsvägen (se figur 2).

Gång- och cykelstråk

Parallellt med Lommabanan finns ett gång- och cykelstråk som förbinder Lomma med Arlöv via Alnarp. Stråket ligger på östra sidan om järnvägen.

3.1.2. Trafik och användargrupper

I december år 2015 öppnades tunneln genom Hallandsåsen för trafik. Lommabanan fick därmed en ökad betydelse för godstrafiken, prognosen för år 2040 är cirka 20 godståg per dygn (Trafikverkets prognos 2020).

Lommabanan etapp 1 är slutförd och öppnade år 2020 för timestrafik med persontåg. Lommabanan etapp 2 innebär byggande av nya mötesspår för att möjliggöra halvtimestrafik för persontrafik mellan Kävlinge, via Lomma, och Malmö. Lommabanan ska underlätta för pendlare och skapa viktiga förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Lommabanan ger möjlighet till ny Pågatågstrafik i fyra samhällen - Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp. Dessa är idag attraktiva bostadsorter, men som nu är beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas (Region Skåne 2021).

3.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

3.2.1. Alnarp

Alnarp är ett universitetscampus cirka 10 kilometer nordost om Malmö med lång utbildningstradition och ett besöksmål med höga natur- och kulturmiljövärden i Lomma kommun. I Alnarp utbildas bland annat landskapsarkitekter, hortonomer och lantmästare på Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Utbildning inom lantbruk, landskap och trädgård har långa traditioner i Alnarp. Universitetsområdet är välkänt för sin historiska miljö, inte minst Alnarpsparken. Det finns också tre museer på området. Omkring 1200 studenter studerar på SLU i Alnarp (SLU 2022).

Inom universitetsområdet finns studentbostäder och i området rör sig framför allt studenter och anställda vid universitetet. I den norra delen av området finns också Alnarps förskola belägen.

3.2.2. Skånes regionala utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne

Region Skåne har tagit fram en regional utvecklingsstrategi med sikte på år 2030. Strategin innehåller bland annat följande visionsmål:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet.
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor.
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer.
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning.
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd.
- Skåne ska vara globalt attraktivt.

Skånes flerkärniga Ortsstruktur beskrivs som en av Skånes styrkor, samtidigt som det också lyfts fram att regionen måste bindas ihop till en arbetsmarknad och möjliggöra bättre tillgång till hela Skånes utbud av boende, arbeten, tjänster, kultur, fritid och service. Möjligheter ska finnas för människor att kunna bo, leva och verka i hela Skåne. God tillgänglighet med bra kommunikationer är enligt utvecklingsstrategin grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. Regionen ska satsa på att utveckla kommunikationer, framför allt kollektivtrafiken, som bidrar till att alla invånare kan ta sig till och från jobb, studier eller kultur- och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt oavsett var de bor (Region Skåne 2020).

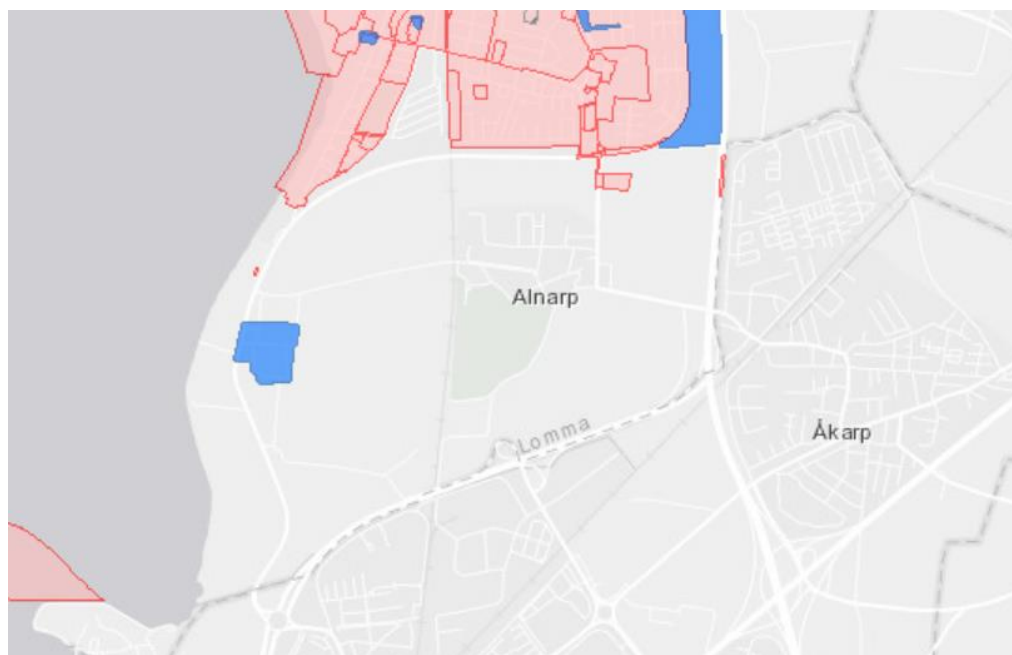
Utvecklingen av Lommabanan och nya stationslägen, däribland i Alnarp, lyfts också i Regional transportinfrastrukturplan Skåne 2022–2033 (Region Skåne 2021).

3.2.3. Översiktsplan 2020

Lomma kommun arbetar i skrivande stund med att ta fram en ny översiktsplan 2020. Den låg ute för samråd med allmänheten under 2020 och ställdes ut under 2021. Lomma kommun belyser i översiktsplanens utställningsförslag att en ny station i Alnarp kommer att ge goda förutsättningar för anställda och studenter vid SLU, boende och besökare att resa hållbart. Visionen för Alnarp är att fler företag i näringar som rör universitetets forskningsområden ska etableras i området. Lomma kommun avser även att planlägga en del av området i nära anslutning till tågstationen för bostadsändamål (Lomma kommun 2020).

3.2.4. Detaljplaner

Universitetsområdet i Alnarp är inte detaljplanlagt. Väster om universitetsområdet finns ett pågående planarbete för Detaljplan för del av Alnarp 1:1, se Figur 4.



Figur 4. Gällande och pågående detaljplaner i anslutning till järnvägsplanområdet (rött = gällande, blått = pågående) (Lomma kommun).

3.3. Landskapet

Landskapet runt Alnarp är hårt exploaterat och samhällena ligger tätt med ett omfattande vägnät och flera stora motorvägar. Landskapet beskrivs som ett produktionslandskap där jordbruk samsas med vindkraft, industriell verksamhet med mera. Alnarpsparken utgör genom sitt friliggande läge och bebyggelsekaraktär ett viktigt inslag i landskapsbilden. Siktlinjerna från kusten är vida över det flacka odlingslandskapet men bryts vid trädbeståndet som omger Alnarp. Alnarp kan urskiljas som en friliggande grön ö i odlingslandskapet. De kulturhistoriskt intressanta institutionsbyggnaderna och parken utgör byggnadsminne vars skyddsbestämmelser regleras i Kulturmiljölagen 3 kap och hanteras mer ingående i avsnitt 3.4.1 Kulturmiljö.

Alnarpsparkens område genomkorsas av den befintliga järnvägen med Alnarpsparken öster om järnvägen och den norra och södra delen av Västerskog på den västra sidan. Alnarpsparkens äldsta delar finns i den södra delen på den östra sidan och utgörs av en engelsk landskapspark med träd, gräsytor och slingrande gångar. I parken finns dels Sortimentsträdgårdarna med strukturerade ytor och i de norra ytterkanterna ligger de äldsta byggnaderna med tillhörande trädgårdar. Norrut från slottet finns en lång siktlinje fram till Pelousen (större gräsplan) och vidare över ett angränsande fält

norrut. I området nordöst om Sundsvägen finns byggnader samt dammen Plaskan, omslutna av gröna ytor och träd. Längs järnvägen i väster finns Alnarps Västerskog. Norra delen, norr om Växtskyddsvägen, utgörs framför allt av öppna fält avdelade med läplanteringar i form av trädrader eller jordvallar. I norr avgränsas Alnarpsområdet av en äldre ägogräns.

Sundsvägen, som ursprungligen ledde från Gamlegård till kustvägen Via Regia längs Öresund, är en central genomfartsväg. Sundsvägen kantas av en allé som är väl synlig i landskapet.

3.4. Miljö och hälsa

3.4.1. Kulturmiljö

Följande avsnitt är en summering av kapitel 5.1 Kulturmiljö, avsnitt 5.1.1 Förutsättningar i miljökonsekvensbeskrivningen.

En kulturarvanalys har tagits fram för projektet. Syftet med kulturarvsanalysen är att på ett strukturerat sätt hantera kulturmiljöfrågorna enligt lagstiftning genom planeringsprocessen för Lommabanan etapp 2. Analysområdet omfattar 50 meter på ömse sidor av järnvägen längs med de planerade åtgärderna. Analysområdet utökas vid riksintresseområdet som finns vid Alnarp (M76) och stationssamhälle, byggnadsminnet Alnarp samt för fornlämningsbilden.

Riksintresse

Värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas enligt miljöbalken och får därför inte utsättas för påtaglig skada. Alnarp ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövård, Alnarp (M76) och är som sådant ett område med höga kulturvärden. Riksintresseområdet omfattar området runt Alnarpsområdet från Väg 892 i norr och Västkustvägen i söder, från kustlinjen i väster till E6/E20 i öster, se Figur 5.

Riksintressen styrs av Miljöbalken (1998:808). Miljöbalkens (MB) övergripande mål är att främja en hållbar utveckling och innehåller bestämmelser om hur avvägningen mellan olika önskemål om att använda mark- och vatten ska ske.

Riksintresset motiveras på följande vis:

Institutionsmiljö för Sveriges lantbruksuniversitet som vuxit fram ur det forna Alnarps kungsgård, med bebyggelse av stort arkitekturhistoriskt värde belägen i öppen slättbygd med förhistorisk bosättningskontinuitet. Landskapet präglas helt av lantbruksuniversitetets försöks- och utbildningsverksamheter (Slottsmiljö).

I analysområdet finns allésystem som uttrycker riksintresset och i direkt anslutning ligger institutionsmiljön med park, trädgård och arboretum.

Fornlämningar

Fornlämningsbilden vittnar om en rik förhistoria och flera utredningar visar att det är hög sannolikhet att ytterligare under mark dolda lämningar kan påträffas.

För projekt Lommabanan etapp 2 har länsstyrelsen fattat beslut om arkeologisk utredning. Utredningen hade inte påbörjats när kulturarvsanalysen togs fram. Då sannolikheten är stor att den fortsatta utredningen kommer att påvisa nya fornlämningar inom det arkeologiska utredningsområdet kommer arkeologiska undersökningar troligen att krävas inför de planerade åtgärderna.

Inom och i nära anslutning till analysområdet finns två idag kända fornlämningar, vilka båda utgörs av förhistoriska boplatsoverområden (L1987:3708, L1987:3792). Inom analysområdet finns också två övriga kulturhistoriska lämningar, en fyndplats (L1990:9581) och ett gränsmärke (L1989:5012), se Figur 5.

Byggnadsminne

Alnarps kungsgård blev statligt byggnadsminne år 1974 och år 1993 fastställdes skyddsföreskrifterna som även gäller från det att byggnadsminnet år 1998 övergick till att bli enskilt byggnadsminne enligt

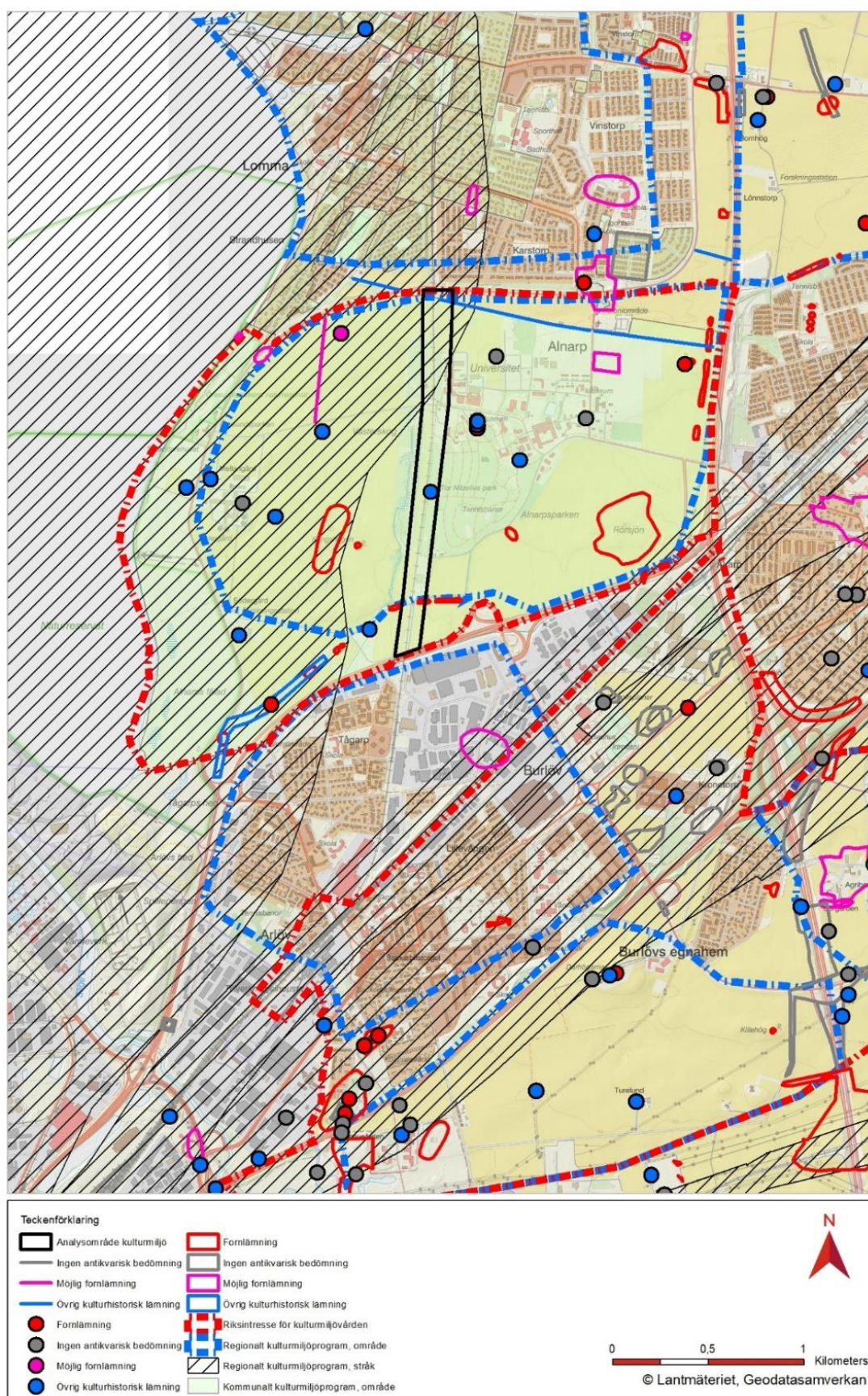
dåvarande Kulturminneslagen (nuvarande Kulturmiljölagen). Till byggnadsminnet hör även ett skyddsområde som inte får bebyggas.

Regionalt och kommunalt kulturmiljöprogram

Alnarp är en av miljöerna som finns med i Länsstyrelsen i Skånes regionala kulturmiljöprogram och är utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö vilket innebär att området har höga kulturvärden. Det område som är utpekad i det regionala kulturmiljöprogrammet sträcker sig väster ut ner till havet. I det regionala kulturmiljöprogrammet nämns även mejeribyggnaderna särskilt.

Lomma kommun har med Alnarp i kommunens kulturmiljöprogram. Området som ingår i det kommunala kulturmiljöprogrammet motsvarar i stort området som utgör regionalt utpekad område och området för riksintresse men omfattar även Alnarps fälä i sydväst, se Figur 5.

Inom kommunens kulturmiljöprogram, område Alnarp, har en stor del av bebyggelsen även pekats ut som kulturhistoriskt värdefull samt särskilt värdefull vilket motsvarar höga kulturvärden. Utpekade byggnader i kulturmiljöprogrammet kopplas till bestämmelser i Plan- och bygglagen i syfte att skydda byggnaden mot förvanskning och bevara byggnadernas kulturvärden genom varsamhet eller förbud.



Figur 5 Analysområdet runt Alnarp med större omland.

3.4.2. Naturmiljö

Följande avsnitt är en summering av kapitel 5.4 Naturmiljö, avsnitt 5.4.1 Förutsättningar i miljökonsekvensbeskrivningen.

Landskapet kring Alnarp består av jordbruksmark eller bebyggelse med begränsade naturmiljövärdena. Den intilliggande Alnarpsparken är dock av stor betydelse för naturmiljön genom den stora variation i biotoper och växtmaterial som finns där. Alnarpsparken är definierad som ett synnerligen viktigt naturområde i Lomma kommuns översiktsplan 2020.

En naturvärdesinventering i området för utbyggnadsförslaget i Alnarp har utförts. Inventeringen har gjorts i enlighet med SIS standard (SS 199000:2014) med tilläggen naturvärdesklass 4, generella biotopskydd samt fördjupad artinventering av invasiva arter. Inventeringen utfördes under juli 2021.

Tre objekt med påtagligt värde och nio objekt med visst värde har urskilts. Objekt med högt och högsta naturvärde finns inte i området. Objektens lokalisering visas i Figur 6. Naturvärdesobjekt har inget direkt lagligt skydd men i miljöbalkens inledande paragraf (1 kap. 1§) anges att lagen ska tillämpas så att värdefulla naturmiljöer skyddas och vårdas samt att den biologiska mångfalden bevaras. Miljöbalkens hushållningsbestämmelser (3 kap. 3 §) anger dessutom att mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.



Figur 6 Karta över inventeringsområdet för naturinventeringen i Alnarp.

Skyddade arter

Sex arter som är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen har noterats inom inventeringsområdet. Förutom att arterna är fridlysta så är det också förbjudet att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser, samt att avsiktligt störa dem. Alla vilda fågelarter är skyddade i svensk lag enligt 4 § artskyddsförordningen, dock prioriteras rödlistade arter som uppvisar en starkt negativ trend i skyddsarbetet och vid tillämpningen av förordningen. Därför har endast sådana prioriterade arter noterats i naturvärdesinventeringen.

Tre rödlistade arter noterades i området vid naturvärdesinventeringen. Rödlistningen i sig innebär inget skydd utan anger olika arters risk att dö ut från Sverige. Se miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 5, avsnitt 5.4.1 för en utförligare genomgång av de arter som har hittats vid naturvärdesinventeringen.

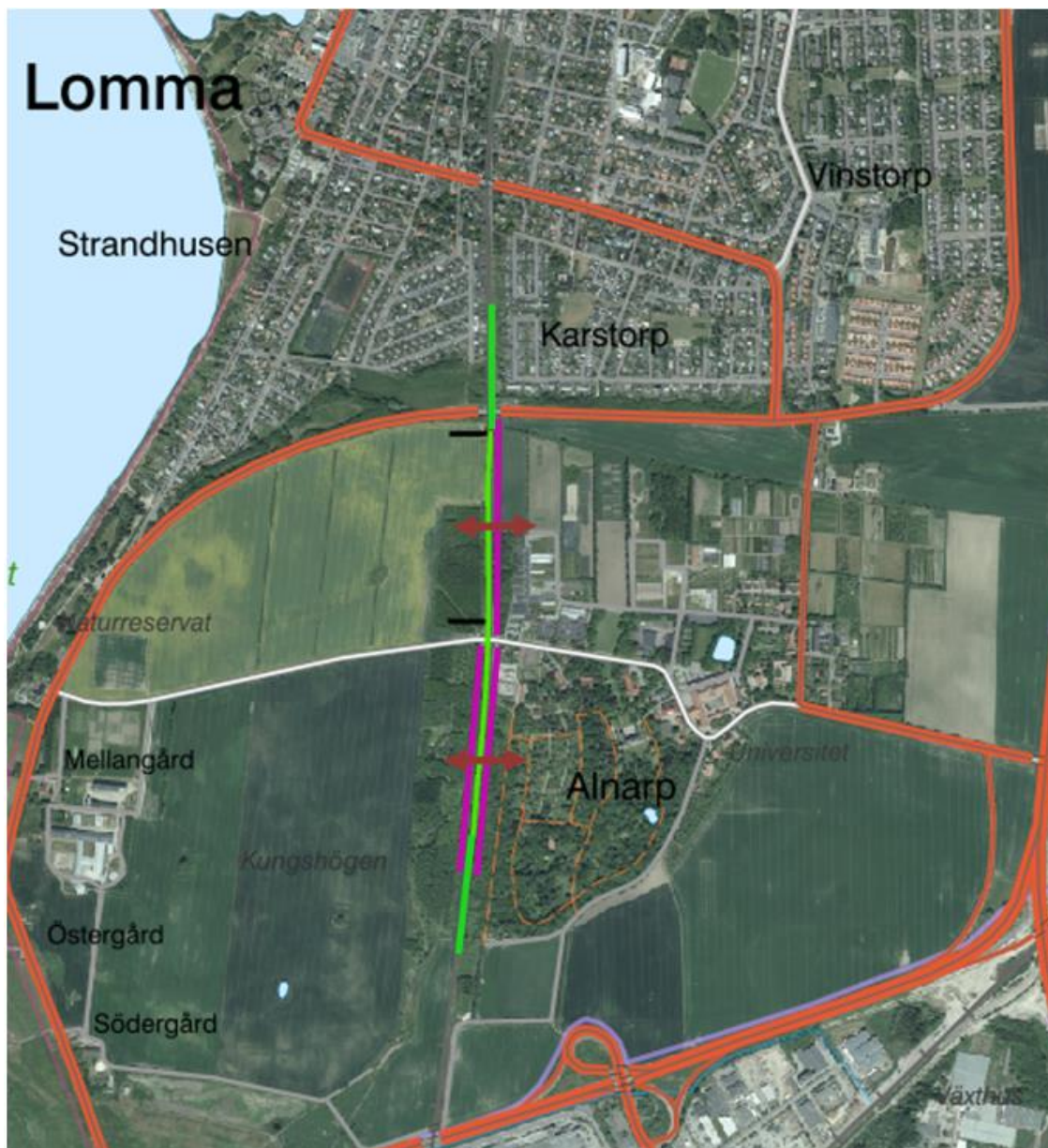
Generella biotopskydd

Vid plankorsningen i Alnarp finns en del av en allé i inventeringsområdet. Allén utgörs av hästkastanj och lind.

Passageplan

En passageplan har tagits fram inom ramen för järnvägsplanen. Passageplanen fokuserar på små- och medelstora däggdjur samt grod- och kräldjur. Utredningsområdet sträcker sig längs hela järnvägsplaneområdet samt 300 meter norrut samt söderut om denna, se Figur 7. Förekomst av arter har efterfrågats hos olika myndigheter och organisationer samt genom att inhämta kunskap från Artportalen. De arter som förekommer inom utredningsområdet är grod- och kräldjur både i dammarna väster om järnvägen i höjd med Alnarpsparken och i själva parken. Det är arter som ätlig groda och vanlig padda som observerats. Vidare har inom samma område små- och medelstora däggdjur observerats exempelvis igelkott, ekorre, fälthare och vildkanin. I Alnarpsparken har mård observerats och väster om järnvägen en rödräv. I Alnarpsparkens centrala delar finns även observationer av fladdermöss. Inga observationer av arter har angetts norr om Sundsvägen.

Landskapsanalysen visar att djuren främst har behov att korsa järnvägen i området söder om Sundsvägen mellan Alnarpsparken och vegetationsområdet på järnvägens västra sida. Det gäller både små- och medelstora däggdjur och grod- och kräldjur. Det kan även förväntas att ett behov av passage finns norr om Sundsvägen, då främst gällande små- och medelstora däggdjur, där djuren letar sig längs vegetationsstråk inom universitetsområdet fram till järnvägen samt fram till vegetationsområdet på järnvägens västra sida. Idag finns ett staket på järnvägens östra sida vilket medför att djur riskerar att ta sig upp på spåren från väster och sedan förolyckas på järnvägen. Staketet medför att små- och medelstora däggdjur inte kan korsa järnvägen på platsen idag.



Figur 7 Den gröna linjen visar sträcka inom vilken passager för små- och medelstora däggdjur samt grod- och kräldjur av utretts. Befintligt staket mot spårspång är markerat med rosa linje. Troliga platser där djuren har behov av att korsa spåret är angett med röda pilar.

3.4.3. Buller

En bullerutredning för nuläge och befintligt spår har utförts. Bullerutredningen avgränsas till järnvägsplanens gränser i norr och söder. Avståndet från spåret avgränsas så att samtliga bostadshus som beräknas överskrida något riktvärde för planförslaget ingår i utredningen. Utredningen visar att nio bostäder idag har en ekvivalent ljudnivå som överstiger riktvärde 60 dBA utomhus vid fasad inom utredningsområdet.

För att beräkna sammanlagd ljudnivå för de bullerberörda bostäderna har väg 892 (Malmövägen) inkluderats som övrig infrastruktur. Det kommunala vägnätet har inte ingått i bullerutredning för järnvägsplan.

3.4.4. Risk och säkerhet

Tågtrafik är generellt väldigt säkert och sannolikheten för olyckor är små, både för passagerare och för omgivningen. Järnvägstrafiken innebär dock transporter av stora mängder farligt gods vilket kan få stora konsekvenser, både vid störningar och vid olyckshändelser.

Omgivningen kring Lommabanan består av gles bebyggelse. Trafikverket eftersträvar ett bebyggelsefritt avstånd mellan ny bebyggelse och järnväg om 30 meter (Trafikverket, 2013), vilket till viss del även kan utgöra utgångspunkt för eftersträvarsvärt avstånd mellan järnväg och bebyggelse i allmänhet. Inom detta avstånd ligger ett bostadshus i Alnarp (se Figur 8).

I nuläget korsar Sundvägen järnvägen i plan, med bommar som hinder vid tågpassage.



Figur 8. Bostadshus som kommer att ligga inom 30 meter från det nybyggda mötesspåret markerat med orange ring.

Olycksrisk

Akuta olycksrisker är plötsligt inträffade skadehändelser med påverkan på tredje man i omgivningen. Sannolikheten för sådana olyckor med tågtrafik är generellt väldigt små. De olyckor som är vanligast förekommande är påkörning av personer som befinner sig på spår, även elolyckor, till exempel vid underhållsarbete eller vid obehörig spårvistelse. I de fall urspårningar sker i Sverige är det i huvudsak mindre urspårningar där tågen i de flesta fall hamnar mycket nära spåret. Sammanstötning mellan tåg och andra föremål förekommer. Sannolikheten för att en sådan olycka ska inträffa är liten på grund av de skydds- och styrsystem som finns inom järnvägstrafiken i Sverige och konsekvenserna vid en olycka blir oftast små. Faktorer som är av betydelse vid bedömning av risk och säkerhet längs en järnväg är t.ex. förekomst av plankorsningar, platser som antyder förekomst av en övergång eller som inbjuder till spårspring, banans tekniska standard, växlar, hastighet, förekomst av farlig godstrafik och huruvida det finns bebyggelse nära spåren, samt vilken typ av bebyggelse det är.

Farligt gods

Farligt gods transporteras på i stort sett samtliga järnvägssträckningar i Sverige, så även på aktuell sträcka. Det förs ingen aktuell statistik över hur mycket eller vilken sorts farligt gods som transporteras på aktuell sträckning, och det finns inte heller någon prognos för framtiden.

3.5. Byggnadstekniska förutsättningar.

3.5.1. Geologi

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs jordlagerna av lermorän som överlagras av postglaciala sandsediment, på vissa ställen även postglacial grovlera. SGU:s jorddjupskarta indikerar på mer än 50 meter djup till kalkstensberget.

Längs sträckan har geotekniska undersökningar utförts. Resultatet visar på ett ytligt humushaltigt sandigt eller lerigt skikt om cirka 0,3 till 0,5 meter. Under de ytliga jordlagren ligger sediment med en mäktighet om cirka 1–1,5 meter. Sedimenten består mestadels av något siltig sand men även finkornigare material som lera förekommer.

Sedimenten vilar på sandig lermorän och tunna intermoräna sandskikt har påträffats sporadiskt. Lermorän förekommer ner till avslutad provtagning, vilket i broläget är cirka 12 meter under markytan.

Grundläggningsförutsättningarna är generellt goda och inga sättnings- eller stabilitetsproblem förväntas. Ytterligare undersökningar kommer att utföras.

3.5.2. Hydrologi

Grundvattenrör har installerats inom utredningsområdet. Fria grundvattenytor har uppmätts i de sandiga sedimenten ovan lermoränen. Yterna har uppmätts cirka 1,5 till 0,4 meter under markytan. Ytterligare undersökningar kommer att utföras.

3.5.3. Ledningar

Följande ledningar och ledningsägare finns inom området.

Ledningsägare	Typ av ledning
Lomma Kommun	Belysning
Skanova	Tele/kommunikation
VA SYD	VA
Akademiska hus	VA, Tele/kommunikation
SLU	El, Tele/kommunikation

4. Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I förstudien från 2001 studerades tre olika utredningsalternativ. I samtliga tre utredningsalternativ ingick ett stationsläge i Alnarp. Lokaliseringar av plattformar söder, respektive norr, om Sundsvägen studerades (Banverket 2001). Under 2002 inleddes arbetet med val av lokalisering. Även i utredningen Val av lokalisering ingick en ny station i Alnarp. I föreliggande vägplan föreslås en lokalisering norr om Sundsvägen.

I förstudien finns förslag på bibehållit enkelspår genom Alnarp (Banverket 2001). I järnvägsutredningen studeras också dubbelspår genom Alnarp, alternativt nytt långt mötesspår. I fortsatt inriktning föreslås det att etapp 2 i projektet ska innebära ett nytt långt mötesspår i Alnarp, för att möjliggöra halvtimmestrafik på sträckan (Trafikverket 2014).



Figur 9 Placering av plattformer, teknikbyggnader och mötesspår. Källa: Sweco

4.2. Val av utformning

Mötesspåret i Alnarp blir drygt 1000 meter långt för att kunna användas av upp till 850 meter långa tåg. Mötesspåret placeras väster om befintligt spår för att minimera påverkan på de byggnader och den verksamhet som bedrivs inom universitetsområdet öster om järnvägen. Då Lommabanan är TEN-klassad finns krav på att mötesspår ska ha en hinderfri längd på 850 meter. Den hinderfria längden utgör den del av spåret där ett tåg kan stanna utan att inkräkta på det intilliggande spåret. Utöver den hinderfria längden tillkommer spår för växlar med cirka 180 meter. Spåret placeras strax söder om järnvägsbron över väg 892 och sträcker sig söderut. Största tillåtna hastighet utmed mötesspåret är 80 kilometer/timme.

Plankorsningen med Sundsvägen stängs och ersätts med en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen. Norr om Sundsvägen placeras plattformer på vardera sidan om järnvägen. Plattformarna blir 170 meter långa för att dubbelkopplade Pågatåg ska kunna stanna vid stationen. Plattformarna är möjliga att i framtiden förlänga till 250 meter för att rymma trippelkopplade Pågatåg. Plattformarna blir cirka fem meter breda och förses med väderskydd. Ett spärrstaket placeras mellan spåren i höjd med plattformarna för att förhindra att personer tar sig mellan plattformarna genom att korsa spårområdet. Plattformarna ansluts till kringliggande stationsområde med trappor och ramper.

Anslutningar och övrigt stationsområde ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras i den kommunala planeringen.

Gång- och cykelpassagen under järnvägen blir cirka fem meter bred och med en fri höjd på 2,7 meter. Passagen under själva järnvägen blir cirka 15 meter lång. Passagen ansluts med trappor och ramper till plattformarna samt ramper till anslutande gång- och cykelvägar. Lämplig konstruktionslösning för passagen kommer att utredas vidare. Öster om järnvägsbron anläggs en gång- och cykelbro parallellt med järnvägen. Anslutande gång- och cykelvägar samt gång- och cykelbron ingår inte i järnvägsplanen.

Avståndet mellan nytt och befintligt spår föreslås vara drygt sju meter. Avståndet möjliggör att det nya spåret kan byggas med mindre påverkan på befintligt spår än om ett mindre spåravstånd hade använts. Spåravståndet på drygt sju meter används utmed hela mötesspårets längd för att undvika så kallade S-kurvor som behövs om olika spåravstånd används.

Befintlig kontaktledningsanläggning anpassas till mötesspåret. Nya stolpar placeras mellan spåren. Dessa stolpar bär upp kontaktledningen för båda spåren. Stolparna placeras med cirka 60 meters mellanrum.

Trafikstyrningen omfattar signalreglering och styrning av tågtrafiken på sträckan. Växlar och signaler styrs normalt från driftledningscentralen i Malmö. Möjlighet finns att styra växlar manuellt på plats om problem uppstår. Signalerna placeras i största möjliga mån i kontaktledningsstolparna.

Teknikhus som bland annat inrymmer signalställverk och annan järnvägsteknisk utrustning som krävs för mötesspåret placeras i närheten av respektive växel för att minimera avståndet till växeln. Teknikhusen blir cirka tre gånger åtta meter stora och cirka tre meter höga. Intill respektive teknikhus placeras en transformatorstation som förser teknikhuset med el. Byggnaden för transformatorstationen blir cirka tre gånger två meter stora.

En mobiSIR-mast för järnvägsdriftens telekommunikation finns idag placerad strax nordväst om plankorsningen med Sundsvägen. Masten och tillhörande teknikbyggnad flyttas cirka 40 meter norrut och förses med en ny serviceväg.

Teknikhuset och transformatorstationen vid den norra växeln placeras öster om järnvägen. Teknikbyggnaderna behöver anslutas med en serviceväg för åtkomst av servicefordon. Befintlig gång- och cykelväg samt Växtskyddsvägen föreslås användas som serviceväg.

Teknikbyggnaderna vid den södra växeln placeras väster om järnvägen och förses med en ny serviceväg utmed järnvägen norrut till Sundsvägen. På grund av servicevägens närhet till kontaktledningsanläggningen får inte fordon utan behörighet färdas på vägen. En vägbom anordnas därför vid servicevägens anslutning till Sundsvägen för att förhindra att obehöriga fordon använder vägen. Servicevägarna går också att använda under byggskedet och minskar därmed behovet att ta mark i tillfälligt anspråk.

Banvallen och plattformarna avvattnas med diken utmed det nya spåret samt i bakkanten av plattformarna. Vattnet i diken norrut om Sundsvägen leds mestadels söderut och ner till en pumpstation vid den planskilda gång- och cykelpassagen. Undantaget är cirka 150 meter i den norra änden där vattnet leds norrut. Vattnet från pumpstationen leds till ett fördröjningsmagasin som föreslås norrut om Sundsvägen. Lösningarna för hanteringen av dagvatten utreds vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.



Figur 10 Principlösning för avvattnings av det nya mötesspåret. Källa: Sweco.

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Detta avsnitt kommer att redovisa vilka av de möjliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i projektets miljökonsekvensbeskrivning som ska fastställas. Även åtgärder som inte ska utföras kommer redovisas och motiveras. Avsnittet hanteras till granskningshandlingsskedet.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

Följande kapitel kommer att presentera effekter och konsekvenser av projektet inom nedanstående rubriker. Följande rubriker hanteras till granskningshandlingsskedet. Rubriksättningen bygger på de rubriker som förekommer i kapitel 3 Förutsättningar.

5.1. Trafik och användargrupper

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

5.3. Miljö och hälsa

Detta avsnitt kommer att innehålla konsekvenser för miljö och hälsa samt en beskrivning av om planen innefattar objekt eller bestämmelser i miljöbalken som undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, det vill säga strandskydd, generellt biotopskydd och åtgärder som undantas från samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken samt planens konsekvenser för dessa.

5.3.1. Buller

En inventering av fastigheter med bullerberörda uteplatser och inomhusnivåer har gjorts. Inventeringen kan komma att kompletteras senare i vår. Beräkningar för framtidsscenarioer kommer att ske senare under projekteringen.

5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Detta avsnitt kommer att sammanfatta resultatet av den samhällsekonomiska bedömningen som kommer att göras för projektet.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är alltså ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Detta avsnitt kommer att redovisa exempelvis ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av väg- eller järnvägsplanen. Vidare beskrivs om effekter av pågående verksamheter tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser.

5.6. Påverkan under byggnadstiden

Nedan följer en kort beskrivning om hur byggandet av mötesspåret och plattformarna kan gå till. Det är entreprenören som slutligen avgör hur spåret ska byggas och beskrivningen nedan är därför endast ett förslag på hur arbetet kan bedrivas. Trafikverket krävställer i sin upphandling av entreprenör hur viktiga delar av byggarbetet ska gå till för att säkerställa att påverkan på omgivningen begränsas och så att gällande regler och lagar efterlevs.

Arbetet med att anlägga mötesspåret planeras att inledas under hösten 2025 och bedöms pågå under cirka ett år. Under delar av arbetet krävs avstängning av befintligt spår, bland annat när växlarna ska anslutas till befintligt spår och bron för den planskilda passagen vid Sundsvägen ska lanseras in. Vid

arbeten i närheten av befintligt spår krävs hastighetsnedsättningar. Innan arbetet med spåret kan inledas sker en rad förberedande arbeten, bland annat ledningsomläggningar.

Tillfälliga ytor krävs för upplag av materiel, maskiner och byggbodar. För att underlätta leveranser av bland annat materiel placeras upplagsytorna i nära anslutning till Sundsvägen. Mindre upplags- och etableringsytor placeras vid platserna för teknikbyggnaderna. En större upplags- och etableringsyta anordnas nordväst om befintlig plankorsning med Sundsvägen.

De vägar som utgör servicevägar under driftskedet anläggs i ett tidigt skede och används som byggvägar under byggskedet. Anläggandet av spåret kan till stor del ske från den nya banvallen som anläggs. Här kan även transporter ske till viss del i de delar som är svåra att nå från servicevägarna. Sundsvägen kommer att trafikeras av byggtrafik, både från väg 892 i väster och Alnarpsvägen/E6/E20 i öster.

Mötesspåret anläggs på den västra sidan om befintligt spår. Arbetet inleds med att anlägga byggvägarna och därefter schaktas det översta jordlagret bort för att möjliggöra anläggandet av banunderbyggnaden för spåret. En ny banvall byggs upp intill den befintliga banvallen. Den nya banvallen får samma höjd som befintlig banvall. Fundament för kontaktledningen sätts på plats och kablar för signal, el och tele dras. Plattformarna anläggs. Därefter kan spåret läggas på plats och kontaktledningsstolparna monteras. Teknikhusen monteras på förberedda fundament. Sist läggs växlarna in mellan det nya och befintliga spåret.

Utöver mötesspåret utgör den planskilda korsningen vid Sundsvägen ett stort arbete som kräver tillfälliga arbetsområden på båda sidor om järnvägen. För att minska behovet av långa avstängningar av järnvägstrafiken byggs bron sidan om järnvägen och lanseras, det vill säga skjuts in, i sitt slutliga läge. Lösningen kräver att en byggrop grävs ur intill järnvägen så att bron anläggs i rätt höjdläge. Till byggropen ansluts ramper för åtkomst av maskiner och materialtransporter. Materiel till bron kan även lyftas in med kran. Byggropen hamnar i nära anslutning till Sundsvägen och för att vägen ska kunna hållas öppen så länge som möjligt slås en spont ner utmed vägen. När bron är klar rivs spåret och banvallen grävs ur så att bron kan lanseras på plats. I samband med lanseringen stängs plankorsningen och en del av Sundsvägen närmast järnvägen. När bron lanserats på plats läggs spåret tillbaka ovanpå bron och arbete med anslutande ramper, trappor och eventuellt tråg inleds. Målsättningen är att gång- och cykeltrafik över järnvägen ska vara möjlig i så stor utsträckning som möjligt, men avstängningar kan krävas för att undvika olycksrisker.

Huvuddelen av transporter sker med lastbil. Massor som uppkommer vid schakt transporteras bort. Teknisk klassificering av jordmassorna sker för att avgöra vad de kan användas till. Lämpliga jordmassor kommer att användas som utfyllnad på plats, resterande jordmassor avlägsnas från byggplatsen med lastbil och kan exempelvis användas till jordförbättring eller täckmassor vid deponi beroende på klassificering.

Ny materiel transporteras till byggarbetsplatsen med lastbil. Den största andelen av ny materiel utgörs av makadam. Övrig materiel är kontaktledningsstolpar, räler, teknisk utrustning med mera.

5.6.1. Markföroreningar

Projektet är beläget i en befintlig järnvägsmiljö. Både gamla och nya järnvägsområden och järnvägsfastigheter förutsätts kunna vara förorenade. Det förkommer även industrimark i närheten av anläggningen. Sweco har på uppdrag av Trafikverket upprättat en PM Markmiljöinventering. Syftet har varit att utföra en inventering av potentiella förorenade verksamheter och ta fram en projekteringskarta över dess lokalisering. Se kapitel 5.8, avsnitt 5.8.6 i miljökonsekvensbeskrivningen för mer information.

I samband med inventeringen har potentiellt förorenade områden från Efterbehandlings-stödet identifierats. Dessa utgörs av en förbränningsanläggning med riskklass 3 (låg risk för potentiell förorening) vilket återfinns cirka 380 meter öst om järnvägen. Inga övriga objekt återfinns inom eller i

närheten av utredningsområdet i Alnarp. Utifrån erhållet material från Lomma kommun framgår att föroreningar i form av bekämpningsmedel påträffats i ytliga jordlager inför rivning av växthus cirka 370 meter öst om järnvägen.

Inför byggandet av en ny forskningsanläggning, en biotron, utfördes en miljöteknisk markundersökning där halter av koppar över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) påträffades (Structor, 2013). Kemikalierna (eldningsolja, smörjolja, hydraulolja) som finns i förbränningsanläggningen har en hög farlighet. Dessa förvaras dock inomhus och verksamheten är invallad. Tidigare markanvändning utgjordes av en soptipp och jordbruksmark.

I en del av Alnarpsparken påträffades kvicksilver i sin elementärform (grundform). En miljöteknisk undersökning utfördes under år 2014 där föroreningsutbredningen avgränsades och avhjälpes (Sweco, 2014b).

6. Samlad bedömning

Detta kapitel kommer att redovisa den samlade bedömningen av projektet och kompletteras inför granskningshandlingsskedet. Syftet är att redovisa en bedömning av överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen. Den samlade bedömningen omfattar normalt även en sammanställning av konsekvenser.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Följande kapitel syftar till att sammanfatta slutsatser utifrån bedömningarna av effekter och konsekvenser. Exempelvis redovisas hushållning med mark- och vattenområden och bedömning av eventuell skada på riksintressen. Kapitlet kompletteras inför granskningshandlingsskedet.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

Plankartorna redovisar hela det permanenta markanspråket för den i järnvägsplanen aktuella utbyggnaden av järnväg. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller med servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för järnvägsanläggningen och dess skötsel och byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägt mot den olägenhet som intrånget innebär. Illustrationskartorna som tillhör järnvägsplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i planen och vilka åtgärder som planeras, till exempel var servicevägar ska förläggas. I fastighetsförteckningen som tas fram till granskningshandlingen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av järnvägsutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) samt andra rättighetsinnehavare.

8.1. Permanent markanspråk med äganderätt (J)

Den mark som kommer att tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Mark tas i anspråk för bland annat järnvägsspår, plattformar och teknikgårdar. Det är främst åkermark som tas i anspråk med äganderätt. För mer information kring markanspråk och ersättning hänvisas till broschyren *Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning*, som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

8.2. Permanent markanspråk med servitutsrätt (Js)

Permanent markanspråk med servitutsrätt avser mark och utrymmen som av olika anledningar behövs för järnvägsanläggningen men som kan kombineras med annan markanvändning. Rätt att anlägga, nyttja och vidmakthålla åtkomst till servicevägar längs sträckan kommer att säkerställas med servitutsrätt. Även trädsäkringszon och mark tvärgående kommer att tas i anspråk med servitutsrätt. Tre olika typer av servitut används vilka beskrivs nedan samt vilken beteckning som redovisas på plankartorna.

- Js1 – Servitutsrätt för serviceväg som krävs för att Trafikverket ska kunna nyttja väg för åtkomst till järnvägsanläggningen. Servitutet ger även Trafikverket rätt att anlägga nya vägar för åtkomst till järnvägen. Trafikverket ansvarar för underhåll av de nya vägarna. För befintliga eller omledda vägar belagda med servitutsrätt för serviceväg kommer Trafikverket att nyttja vägen tillsammans med den/de som idag har rätt att nyttja den. Rättigheten kan säkras genom servitut som bara hanterar rätten att nyttja vägen, men inte underhållet av den, eller genom bildande av gemensamhetsanläggning som hanterar helheten.
- Js2 – Servitutsrätt för markanläggningar såsom diken, dammar/magasin och underjordiska dagvattenledningar. Markanspråket behövs för att säkerställa att järnvägsanläggningen kan avvattas. Servitutet ger Trafikverket rätt att anlägga, vidmakthålla och ersätta diken, ledningar, dammar och magasin utmed järnvägsanläggningen.
- Js3 – Servitut för trädsäkring. Trädsäkring innebär att träd och annan vegetation som kan äventyra järnvägens driftsäkerhet tas bort. Servitutet ger Trafikverket rättighet att avverka och röja träd och buskar för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften, markägaren har rätt att nyttja denna mark på sätt som inte riskerar att påverka anläggningen. Servitutet sträcker sig 25 meter utåt från spårets mitt. Utanför skötselgatan finns en kantzon där Trafikverket har rätten att avverka träd som vid fall kan nå banan. Denna kantzon redovisas inte på plankartan.

8.3. Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt (T)

Under byggtiden behöver mark som ska användas för att bygga järnvägen tillfälligt tas i anspråk med nyttjanderätt, exempelvis för arbetsvägar, etablerings- och upplagsytor med mera. Nyttjanderättstiden kommer att gälla under byggtiden, från byggstart och till sex månader efter genomförd slutbesiktning. Byggtiden från byggstart till slutbesiktning är tolv månader. Utöver själva byggnationen av järnvägsanläggningen ska den angivna tiden även inrymma tid för bortforsling av massupplag och återställningsarbeten.

De ytor som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas till markägaren efter att Trafikverkets behov inte längre föreligger. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är

att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas under byggskedet kommer att besiktigas, innan och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

Nedan beskrivs de tillfälliga markanspråken respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna.

- T1 – Tillfälligt nyttjande för arbets- och transportväg, det vill säga anslutande vägar från det allmänna vägnätet samt enskilda vägar. För befintliga enskilda vägar som behöver breddas eller förstärkas tas tillfällig nyttjanderätt även utanför vägbanan. I de fall befintliga vägar tas i anspråk ska allmän trafik fortsatt vara möjlig. Även nyanlagda arbetsvägar tas med tillfällig nyttjanderätt.
- T2 – Tillfälligt nyttjande för anläggningsarbeten, etablering och upplag tas i anspråk utmed det nya mötesspåret och där plattformar, broar, teknikbyggnader och anläggningar för avvattning ska anläggas. Ytorna inrymmer bland annat uppställning av bodar, maskiner och kranar som krävs för byggarbetet. Även olika sorters material hanteras på ytorna beroende på produktionsbehov, exempelvis jordmassor, formar, armering och övrig materiel som behövs för att anlägga spår och plattformar. Inom områdena kommer det finnas interna transportvägar.

9. Fortsatt arbete

Efter att järnvägsplanen är fastställd och har vunnit laga kraft genomförs lantmäteriförrättningar. Trafikverket får då tillgång till mark enligt den fastställda järnvägsplanen. En rad andra beslut, framför allt avseende tillstånd och dispenser enligt miljöbalken, behövs innan byggandet kan påbörjas.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna järnvägsplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

10.2. Genomförande

10.2.1. Organisatoriska frågor

Trafikverket planlägger och tar den mark i anspråk som krävs för att anlägga och underhålla mötesspår och plattformar. Lomma kommun ansvarar för att planera och genomföra övriga åtgärder för stationsområdet, exempelvis bil- och cykelparkering, anslutningar, hållplats för ersättningsbuss med mera.

10.2.2. Tidplan

Järnvägen får byggas först sedan järnvägsplanen vunnit laga kraft. Trafikstart för mötesspåret och stationen i Alnarp planeras till år 2026.

10.2.3. Avtal

Trafikverket har, efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft, för avsikt att teckna avtal med enskilda som berörs av markintrång, tillfälligt nyttjande, servitutsupplåtelser samt åtgärder för att reglera buller.

Projektet påverkar ett antal enskilda vägar och ledningar. Nybyggnation eller omdragning av enskilda vägar är endast illustrerade på ritningar och ingår inte i fastställelsebeslutet. Anläggning av enskilda vägar utreds och fastläggs slutligt i lantmäteriförrättningar där berörda ges möjlighet att påverka vägsträckning och utformning. I järnvägsplanen föreslås ett flertal servitut, vid lantmäteriförrättning kan dessa komma att regleras på annat sätt, exempelvis genom att Trafikverket blir delägare i en gemensamhetsanläggning. Åtgärder på ledningsstråken regleras direkt med berörd ledningsägare och/eller genom en lantmäteriförrättning. Förändringar av ledningsstråk hanteras av respektive ledningsägare, då det juridiska ansvaret för processen ligger på dem. Avtal tecknas dock med Trafikverket om fördelning av kostnader för projektering och genomförande. Rättigheter för en ny ledningssträckning säkras av ledningshavaren genom avtal eller i en lantmäteriförrättning.

10.2.4. Fastighetsrättsliga åtgärder

När en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i planen. Järnvägen måste byggas på det sätt som visas i planen. En fastställd och lagakraftvunnen plan ger också Trafikverket rätt att förvärva mark som behövs för järnvägen.

Den mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller med servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tidsbegränsad nyttjanderätt. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation. För tillfällig nyttjanderätt ersätts skadan och eventuella intäktsbortfall.

Järnvägsplanens plankartor redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Av fastighetsförteckningen framgår markanspråk i m² per fastighet.

10.3. Finansiering

Lommabanan etapp 2 är prioriterad i Nationell plan 2018–2029. Mötesspår finansieras av Trafikverket, Region Skåne, Malmö stad, Lomma kommun och Kävlinge kommun. Stationen i Alnarp finansieras av Trafikverket och Lomma kommun. Efter Sverigeförhandlingen har Lommabanan etapp 2 prioriterats i Nationell plan 2018–2029.

11. Underlagsmaterial och källor

Lomma kommun (2020) Översiktsplan 2020, samrådsförslag. Hämtad 2022-03-02

<https://lomma.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/oversiktsplan-2020.html>

Lomma kommun (2021) Grundskolor. Hämtad 2022-03-02 <https://lomma.se/utbildning-och-barnomsorg/grundskola/grundskolor.html>

Lomma kommun (2022) Gymnasium. Hämtad 2022-03-03 <https://lomma.se/utbildning-och-barnomsorg/gymnasium.html>

Region Skåne (2020) Det öppna Skåne. Hämtad 2022-03-02. <https://utveckling.skane.se/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi--det-oppna-skane-2030/>

Region Skåne (2021) Regional transportinfrastrukturplan Skåne 2022–2033, remissversionen 2021-09-23. Hämtad 2022-03-02

<https://skane.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3a589869b2114123b1ba28bcf3897062>

SLU (2022), På campusområdet Alnarp är verksamheten koncentrerad kring landskapsarkitektur, trädgård, växtproduktion och sydsvenskt jord- och skogsbruk. Ändrad 2022-02-02

<https://www.slu.se/om-slu/orter/alnarp/>

Trafikverket (2001) Förstudie Kapacitetsförstärkning Lommabanan

Trafikverket (2014) Val av lokaliseringsalternativ (f d järnvägsutredning) Lommabanan Kävlinge - Arlöv

Trafikverket (2016), Planbeskrivning Kävlinge-Arlöv, Mötesspår Stävie, granskningshandling 2016-11-21

Trafikverket (2021), Planbeskrivning Väg 913, Bjärred - Flädie, delen söder om Flädie, samrådshandling 2021-12-10.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 201 23 Malmö. Besöksadress: Beringsgatan 4, Malmö

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se