

SAMRÅDSHANDLING

Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) etapp 2, Flädie

Lomma kommun, Skåne län

Jänrvägsplanbeskrivning, 2022-03-28



6.0

Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Lommabanan (Kävlinge-Arlöv etapp 2

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-28

Ärendenummer: TRV 2022/11325

Version: 01.00

Kontaktperson: Olof Fredholm

Planbeskrivning

Läsanvisning

Föreliggande planbeskrivning redovisar förutsättningar, lokalisering och utformning av förlängt mötesspår och station i Flädie. 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	9
2.3. Tidigare utredningar	10
2.4. Angränsande projekt	11
2.5. Planläggningsprocessen	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 och staden	15
3.4. Miljö och hälsa	15
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar	23
4. Den planerade vägens eller/och järnvägens lokalisering och utformning med motiv	24
4.1. Val av lokalisering	24
4.2. Val av utformning	25
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	27
5. Effekter och konsekvenser av projektet	28
5.1. Trafik och användargrupper	28
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	28
5.3. Miljö och hälsa	28
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	28
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	28
5.6. Påverkan under byggnadstiden	28
6. Samlad bedömning	30
7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	30
8. Markanspråk och pågående markanvändning	30
8.1. Permanent markanspråk med äganderätt (J)	31
8.2. Permanent markanspråk med servitutsrätt (Js)	31
8.3. Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt (T)	31
9. Fortsatt arbete	32
10. Genomförande och finansiering	32

10.1.	Formell hantering	32
10.2.	Genomförande	33
10.3.	Finansiering	34
11.	Underlagsmaterial och källor	35

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.

Söder om Flädie korsar väg 913 Lommabanan i plan. Väg 913 byggs om till en planskild passage strax söder om befintlig väg, vilket omfattas av en separat vägplan.

Föreliggande järnvägsplan omfattar att befintligt mötesspår i Flädie förlängs på den västra sidan av huvudspåret till en total längd på drygt 1000 meter för att kunna användas av upp till 850 meter långa tåg. Förlängningen innebär att en del av det befintliga mötesspåret rivs liksom den befintliga växeln i den södra delen av mötesspåret. Största tillåtna hastighet utmed mötesspåret är 80 kilometer/timme.

Strax norr om väg 913 placeras plattformar för Pågatåg på vardera sidan av järnvägen. Ett spärrstaket placeras mellan befintligt och nytt spår i höjd med plattformarna för att förhindra att personer tar sig mellan plattformarna genom att korsa spårområdet. Befintlig kontaktledningsanläggning anpassas till mötesspåret och nya stolpar placeras mellan spåren och bär upp kontaktledningen för båda spåren. Ett nytt teknikhus som bland annat inrymmer signalställverk och annan järnvägsteknisk utrustning som krävs för mötesspåret placeras söder om väg 913.

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. Under 2020 slutfördes Lommabanan etapp 1 och Lommabanan öppnade 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.

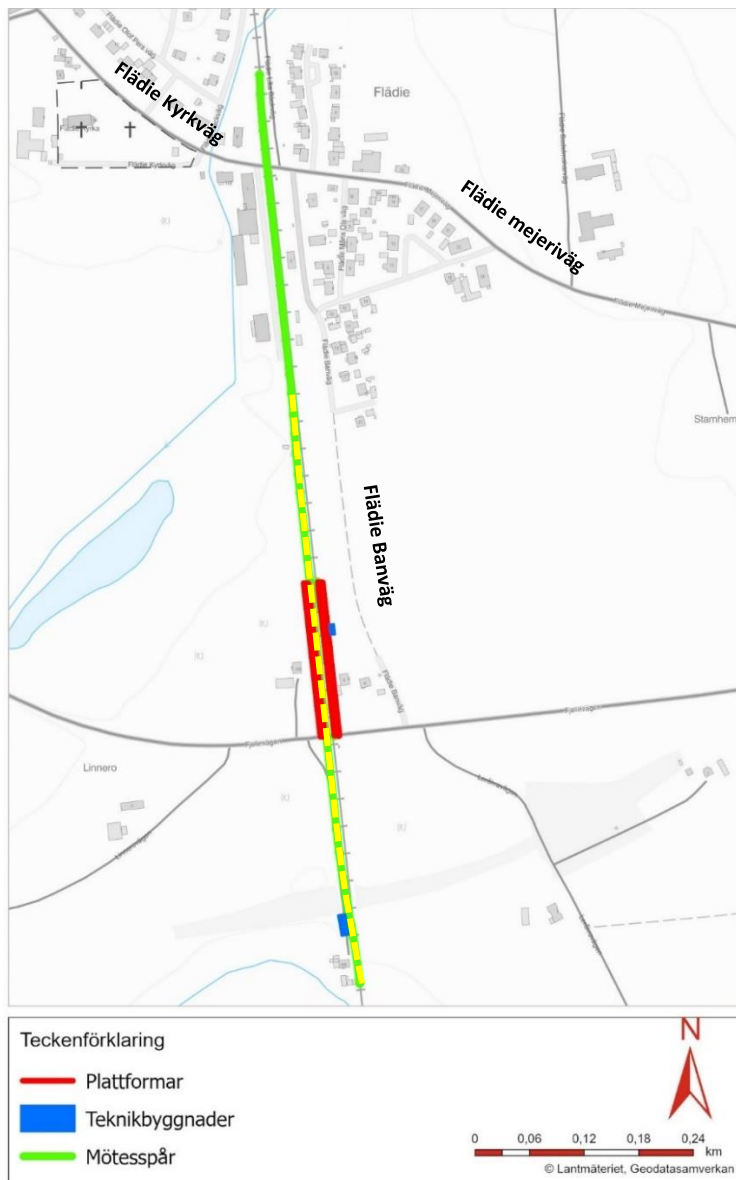
Lommabanan etapp 2 innebär att halvtimmestrafik möjliggörs samtidigt som godsets framkomlighet bibehålls genom att befintligt mötesspår i Flädie förlängs och ett nytt mötesspår byggs i Alnarp. I etapp 2 inkluderas också resandeutbyte i Alnarp och Flädie. Efter Sverigeförhandlingen har Lommabanan etapp 2 prioriterats i Nationell plan 2018–2029.

Söder om Flädie korsar väg 913 Lommabanan i plan. Väg 913 sträcker sig från Bjärred förbi Flädie och vidare till Lund. För att öka trafiksäkerheten i korsningen mellan väg 913 och järnvägen samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med vägen arbetar Trafikverket med en vägplan för att bygga om plankorsning till en planskild korsning samt separera vägtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken. Arbetet med vägplanen pågår parallellt med järnvägsplanen.

Föreliggande järnvägsplan omfattar en ny resandestation i Flädie samt förlängning av befintligt mötesspår i Flädie dimensionerat för 80 kilometer/timme (70 kilometer/timme vid befintlig spårväxel), för att kunna ta emot minst 850 meter långa tåg, med samtidig infart för 750 meter långa tåg.



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



Figur 2 Placering av nya plattformar, teknikbyggnader och mötesspår. Sträckan där befintligt mötesspår förlängs är markerat med gul, streckad linje. 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

Följande projektmål har 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 (Rinnebäck), 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 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 handlingen ut på samråd.

I *Val av lokaliseringsalternativ* utreddes alternativa lösningar för att förbättra kapaciteten samt möjliggöra regionalstågstrafik på Lommabanan, Kävlinge-Arlöv. Utredningen syftade till att utgöra underlag för Trafikverkets beslut om vilket alternativ som skulle utredas i detalj i den fortsatta planläggningsprocessen. 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 omfattar järnvägsbyggnadsåtgärder i anslutning till sex orter: Arlöv, Lomma, Flädie, Stävie, Furulund samt Alnarp. För Flädie utreddes ett nytt stationsläge samt bibehållet, alternativt förlängt mötesspår (Trafikverket 2014).

2.4. Angränsande projekt

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

Det pågår också planarbete med en vägplan för väg 913. Väg 913 sträcker sig från Bjärred förbi Flädie fram till trafikplats Flädie. Ändamålet med vägprojektet är att öka trafiksäkerheten i korsningen mellan vägen och järnvägen samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med väg 913. För att nå det planerar Trafikverket för att bygga om plankorsningen till en planskild korsning samt separera vägtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken. Efter ett uppehåll i arbetet med vägplanen gjordes ett omtag med några ändringar i planen. Detta efter att en ny station i Flädie blev aktuell. I den nya planen tillkommer anläggandet av en gångbro överväg 913 för att undvika korsande gångtrafikanter på bilvägen (Trafikverket 2021).

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.

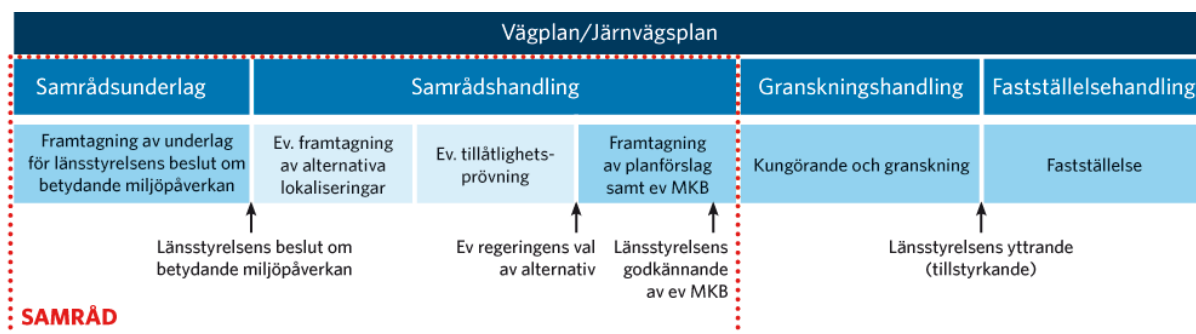
2.5. Planläggningsprocessen

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 granskning av 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 elva plankorsningar. Dessa är skyddade med bommar i varierande skick.

Signaltekniskt styrs sträckan Kävlinge-Arlöv av konventionell relälinjeblockering. Spår och kontaktledningsanläggningen rustades upp 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 913

Väg 913 ligger söder om Flädie och korsar järnvägen i plan i västlig/östlig riktning. I öster ansluter vägen till väg E6/E20 och trafikplats Flädie. Vägen har en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 6300 fordon varav cirka 350 är tung trafik och högsta tillåtna hastighet är 70 kilometer/timme. På sträckan finns aktuell plankorsning cirka 1000 meter väster om trafikplats Flädie. I trafikplats Flädie finns vägvisning till Bjärred och från Bjärred finns vägvisning till Malmö och Lund. Väg 913 är även utpekad med vägvisning som omledningsväg för trafik på E6/E20.

Väg 914

Inne i Flädie löper väg 914 som korsar järnvägen i västlig/östlig riktning. Vägen har en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 650 fordon varav cirka 50 är tung trafik. Högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer/timme. På aktuell plats vid plankorsning inne i Flädie är väg 914 5,5 meter bred och ligger inom tätbebyggt område.

Gång och cykelstråk

Gång- och cykelleden mellan Bjärred och Lund passerar genom Flädie via väg 914 (Flädie Kyrkoväg och Flädie Mejeriväg). Det finns även en gång- och cykelväg längs med Flädie banväg, öster om spåret. Det pågår planer för en ny, separerad gång- och cykelväg utmed väg 913.

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 och Malmö, via Lomma. 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. I Lomma och Furulund finns sedan 2020 stationer för tågtrafik, medan Flädie och Alnarp i nuläget är beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas (Region Skåne 2021).

3.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

3.2.1. Flädie

Flädie ligger i Lomma kommun i sydvästra Skåne. Vid årsskiftet 2020/2021 bodde cirka 25 000 personer i Lomma kommun. Till tätorterna i kommunen räknas, utöver Lomma och Bjärred, Flädie med cirka 240 invånare. Handel och service i Lomma kommun är främst koncentrerade till Lomma och Bjärred. Lomma kommun har stor utpendling av arbetskraft. Drygt fyra av fem förvärvsarbetande kommuninvånare arbetar utanför kommunens gränser, främst i Malmö och Lund. Flädie ligger nära väg E6 och det övergripande vägnätet.

Flädie tätort består främst av småhusbebyggelse. I anslutning till korsningen Flädie Kyrkväg/Lommabanan finns en Montessoriförskola belägen. Ingen grundskola finns i tätorten, utan närmaste skolor är lokaliserade i Bjärred, som har fyra grundskolor och flertalet förskolor. Avståndet mellan de två tätorterna är omkring tre kilometer. I Bjärred finns också flera målpunkter med fokus på barn och unga såsom bibliotek, kulturskola, ett större antal lekplatser samt Bjärreds badstrand. I Lomma kommun finns ingen gymnasieskola. Elever från kommunen är fria att söka gymnasieutbildning i Skåne och västra Blekinge (Lomma kommun 2022 och 2021).

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

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

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. I översiktsplanens utställningsförslag nämns att det under planperioden kommer öppna en station för persontrafik i Flädie och förhoppningen är att Flädie på längre sikt, med hänsyn till sitt strategiska läge i regionen, kommer kunna växa. Visionen för Flädie är en ort som rymmer både bostadsmiljöer, verksamheter och kommunal service, lämpligen i en blandad tät bebyggelse i nära anslutning till stationsläget. Enligt översiktsplanen planeras runt 4 000 bostäder i Bjärred, Borgeby, Flädie och Fjellie med omgivande landsbygd (Lomma kommun 2020).

På den östra sidan av järnvägen finns en detaljplan för östra delen av Flädie by (Fjellie 8:8 mfl), som vann laga kraft 1989 (öster om järnvägen i figur 3 nedan) samt ett förslag till styckningsplan för del av Eklesiastika Lönebostället, som vann laga kraft 1941 (väster om järnvägen i Figur 4 nedan).

14

3.3. Landskapet och staden

Landskapet runt Flädie är präglat av ett tydligt slättlandskap med vida utblickar. Byarna, de spridda gårdarna och landmärken som Flädie kyrka syns tydligt i landskapet och gör det lätt att orientera sig. Infrastrukturen i form av väg E6, väg 913 och Lommabanan skapar tydliga barriärer där väg E6 med dess trafikplats skär av den gamla medeltida kopplingen mellan byarna Flädie och Fjelie.

Området runt väg 913 är starkt påverkat av människans aktiviteter, i första hand storskaligt jordbruk. Gröna strukturer finns i anslutning till bebyggelse, i viss mån utmed vattendrag, diken och vattenspeglar, samt utmed delar av vägarna i landskapet. Solnäs gård med fruktodling och läplantering av högvuxna popplar är ett exempel på kulturbetingade vegetationsvolym och ridåer i området. Ett annat exempel är det igenväxta banvallsfragmentet, resterna av järnvägen mellan Lund – Bjärred vid Leråkra, några hundra meter söder om väg 913 vid Flädie. Bebyggelsen i Flädie speglar ett samhälles olika skeden i utvecklingen som kyrkby, bondby, stationssamhälle och centralort i en rik odlingsbygd. Möllan i Flädie är ett tydligt exempel på de skånska möllornas senare utvecklingsskede. Det är den enda kvarvarande vindmöllan i Lomma kommun (Trafikverket 2021).

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 fornlämningsbild.

Flädie är belagd redan i början av 1100-talet och var då en medeltida kyrkby. En bytomt ligger i östra kanten av byns marker invid ett stort våtmarksområde kallat Maderna, som delas med grannbyn Fjelie i öster. På 1700-talet bestod Flädie av 26 gårdar och var en egen socken. Flädie by enskiftades på 1810-talet med spridd gårdsbebyggelse som följd liksom ett nytt vägsystem som ännu präglar dagens landskapsbild kring byn.

Idag har Flädie karaktären av ett stationssamhälle från 1900-talets början. Bebyggelsen domineras av enfamiljshus från olika tider.

I norr och i öster och väster om spårområdet, ligger villor från 1950- och 1960-talen. Senare tillkommen bebyggelse finns i Flädies östra utkant.

Söder om väg 913 ligger resterna av banvallen för järnvägen mellan Lund-Bjärred som korsade Lommabanan här, i höjd med Leråkra station.

Fornlämningar

Fornlämningsbilden berättar om en rik förhistoria och flera utredningar vittnar om att det är hög sannolikhet att det kan finnas ytterligare fornlämningar dolda under mark i området, bland annat söder om Flädie kring väg 913.

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 analysområdet berörs tre idag kända fornlämningar, samtliga förhistoriska boplatser (L1989:1415, L1989:1406, L1985:714), samt en möjlig fornlämning, Flädie bys gamla bytomt (L1989:1018), se Figur 5.

Regionalt kulturmiljöprogram

Flädie är en av miljöerna som finns med i Länsstyrelsen Skånes regionala kulturmiljöprogram och är utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö vilket innebär att området har höga kulturvärden. Området som pekats ut sträcker sig från norr om Flädie till väg 913 i söder, i väster sträcker sig området från i höjd med korsningen väg 913/Flädie Kyrkväg. Mot öster avgränsas området av jordbruksmarken öster om Flädie Mejeriväg, Figur 5.

Som motiv för ställningstagandet anges:

Flädie speglar ett samhälles olika skeden i utvecklingen som kyrkby, bondby, stationssamhälle och centralort i en rik odlingsbygd. Möllan är ett tydligt exempel på de skånska möllornas senare utvecklingsskede.

I det regionala kulturmiljöprogrammet nämns även mejeriet och möllan särskilt.

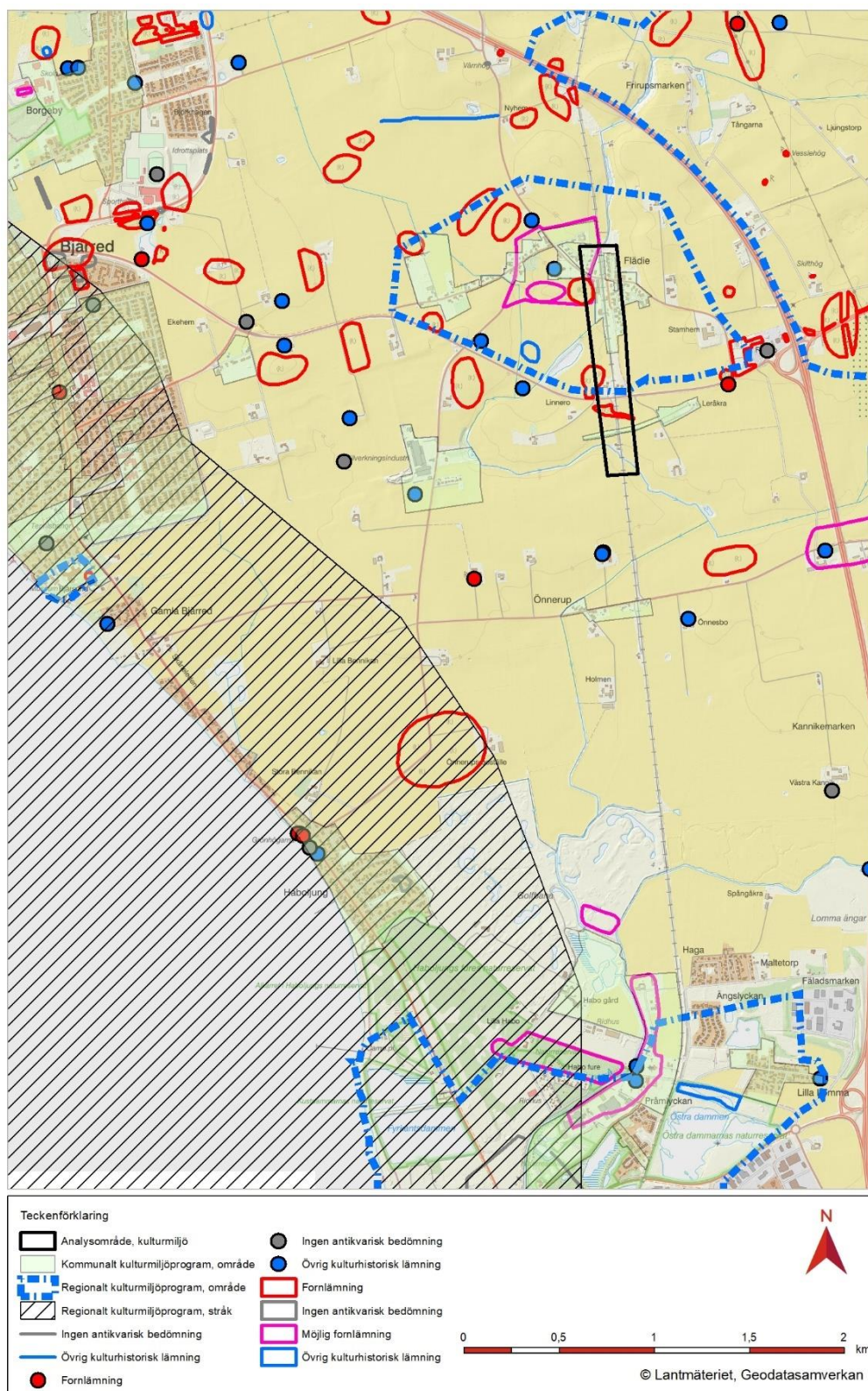
Kommunalt kulturmiljöprogram

Lomma kommun har med Flädie i kommunens kulturmiljöprogram. Det område som pekats ut ligger inom det regionalt utpekade området och motsvarar bebyggelsens utsträckning längs Lommabanan i nord-sydlig riktning och i väster längs med Flädie Kyrkväg och den gamla bytomten, i öster längs med Flädie Mejeriväg. Flädie har delats in i olika områden beroende på karaktär. Inom analysområdet berörs ett område som kallas Stationssamhället, Småhusbebyggelse från 1950-talet, Flädie Olof Pers väg, Flädie bäckväg samt Småhusbebyggelse från 1960-talet, Flädie Mejeriväg. Se Figur 5.

Skyddad bebyggelse

Inom kommunens kulturmiljöprogram, område Flädie, finns flera byggnader som pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla samt särskilt värdefulla vilket motsvarar måttliga respektive 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.

Ett flertal byggnader på östra sidan av spårområdet är även skyddade genom bestämmelser i detaljplan.



Figur 5. Analysområdet runt Flädie med större omland.

3.4.2. Naturmiljö

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

Lommabanan går genom ett landskap som består av jordbruksmark eller bebyggelse med begränsade naturmiljövärden. Det finns dock ett antal värdefulla naturområden som ligger i närheten av Lommabanan. Strax norr om Flädie, inom utredningsområdet, ligger Flädie lilla bäck. Flädiebäcken ligger också inom utredningsområdet, strax söder om den gamla stinsbostaden, söder om väg 913. Längs med vattendragen finns det buskage och kantvegetation. I Leråkra finns rester av en järnvägsbank för den tidigare järnvägen mellan Bjärred och Lund. Den gamla järnvägsbanken har en variation av biotoper med rödlistade arter. Vattendragen och järnvägsbanken utgör spridningskorridorer i landskapet.

En naturvärdesinventering i området för utbyggnadsförslaget i Flädie har utförts på uppdrag av Trafikverket med tilläggen naturvärdesklass 4, generella biotopskydd samt fördjupad artinventering av invasiva arter. 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 identifierats. Objekt med högt och högsta naturvärde finns inte i området. Objektens lokalisering visas i Figur 6. Naturvärdesobjekt har inget direkt lagligt skydd men miljöbalken anger att värdefulla naturmiljöer ska skyddas så långt möjligt mot åtgärder som kan skada naturmiljön.



Figur 6 Karta över inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen i Flädie.

Skyddade arter

Fem 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 artskyddsförordningen 4 §, 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.

Fyra rödlistade arter noterades i området vid naturvärdesinventeringen eller har sökts fram i öppna data (Artportalen, elfiskeresultat via VISS). 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

Inom inventeringsområdet har två generella biotopskydd identifierats. I södra delen av inventeringsområdet vid Flädie utgörs objekt 12 av Flädiebäcken. Delsträckan går genom ett åkerlandskap och omfattas därför av generellt biotopskydd för småvatten i jordbruksmark.

Vid inventeringen har även ett särskilt skyddsvärt träd identifierats i Flädie. Trädet utgörs av en vital jätteask med en stamdiameter på ca 115 cm. Trädslaget ask har en utpräglad rikbark och hyser därför ofta krävande och ovanliga epifyter. Stammen undersöktes noga vid fältarbetet men inga naturvårdsarter kunde dock hittas.

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. Det finns endast information om att vanlig padda har observerats vid Flädie bäcken, nordväst om den gamla stinsbostaden. Trots bristen på information om förekomst av både små- och medelstora däggdjur och grod- och kräldjur går det inte utesluta att däggdjur som fälthare, vildkanin och rödräv rör sig i landskapet. De följer gärna gröna stråk som erbjuder skydd vid fara. Grod- och kräldjur kan förväntas röra sig längs vattendragen norr om Flädie samt söder om väg 913. En landskapsanalys har genomförts för att identifiera vilka gröna stråk som är rimliga att anta är viktiga för djurs rörelser, dessa stråk presenteras i Figur 7.

Idag finns stängsel för att motverka spårspring uppsatt på järnvägens östra sida, från Flädie Kyrkväg inne i Flädie till befintlig sträckning av väg 913.



Figur 7 Grönt streck visar sträckan inom vilken passager för små- och medelstora däggdjur samt grod- och kräldjur har utretts. Rosa streck visar plats för befintligt staket mot spårspring. Troliga platser där djuren korsar spåret är angett med röda pilar. De anger inte exakt plats men i grönområdena där pilarna finns sker troligen passager.

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 tolv 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 913 och väg 914 inkluderats som övrig infrastruktur. För väg 913 kommer en planerad ombyggnad att ha genomförts innan beräknat prognosår. Detta sker som ett separat projekt, men ny sträckning kommer att ligga till grund för beräkning av buller från vägtrafik för nollalternativ och utbyggnadsförslag. Det kommunala vägnätet har inte ingått i bullerutredning för järnvägsplan.

Bullerskyddsåtgärder i form av fönsterbyten har tidigare genomförts av Trafikverket på 18 bostadshus i och söder om Flädie. Två bostäder kommer även erbjudas åtgärder till följd av vägplanen för väg 913.

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. En förskola ligger i södra delen av Flädie på järnvägens västra sida, cirka 70 meter från järnvägen (se Figur 8). Järnvägen går genom Flädie by och inom utredningsområdet ligger flera bostadshus. Trafikverket eftersträvar ett bebyggelsefritt avstånd mellan ny bebyggelse och järnväg om 30 meter (Trafikverket, 2013), vilket till viss del även kan utgöra utgångspunkt för eftersträvan av avstånd mellan järnväg och bebyggelse i allmänhet.



Figur 8. Placering av förskola i Flädie samt bostadshus som ligger inom 30m från nybyggda mötesspåret. Markerade med orange ring.

Olycksrisk

Akuta olycksrisker är plötsligt inträffade skadehändelser med påverkan på tredje man i omgivningen. Sannolikheten för sådana olyckor är med tågtrafik 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 till exempel 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

För området i Flädie visar Sveriges geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta att området utgörs av glacial lera som överlagrar lermorän. I de norra delarna, inne i Flädie samhälle, förekommer partier med yttlig postglacial sand. Jorddjupskartan indikerar på mer än 50 meters jorddjup.

Utförda undersökningar visar att de ytliga jordlagren utgörs av humushaltig silt eller lera. Mellan Flädie samhälle och ny järnvägsbro underlagras ytjorden av i huvudsak siltiga sediment med inslag av lera och finsand. Sedimentets mäktighet är cirka 2 meter. Under sedimenten återfinns lermorän med inslag av intermoräna skikt och linser av sandiga sediment. Även en större mäktighet av intermoränt lerlager har påträffats i broläget över väg 913.

Från planerad järnvägsbro och söder ut förekommer i huvudsak lermorän. I lermoränen förekommer intermoräna skikt och linser av sandiga sediment. Grundläggningförutsättningarna är generellt goda och inga sättnings- eller stabilitetsproblem förväntas. Ytterligare undersökningar kommer att utföras.

3.5.2. Hydrologi

Grundvattenrör har installerats inom och i närheten av utredningsområdet. Uppmätta nivåer varierar mellan cirka +3,7 och +6,3 under perioden november 2015 till maj 2017, vilket motsvarar nivåer som varierar mellan markytan och ner till 1,4 meter under densamma.

Under mätserien har nivåerna haft en variation på mellan cirka 0,8–1,3 meter. Ytterligare undersökningar kommer att utföras.

3.5.3. Ledningar

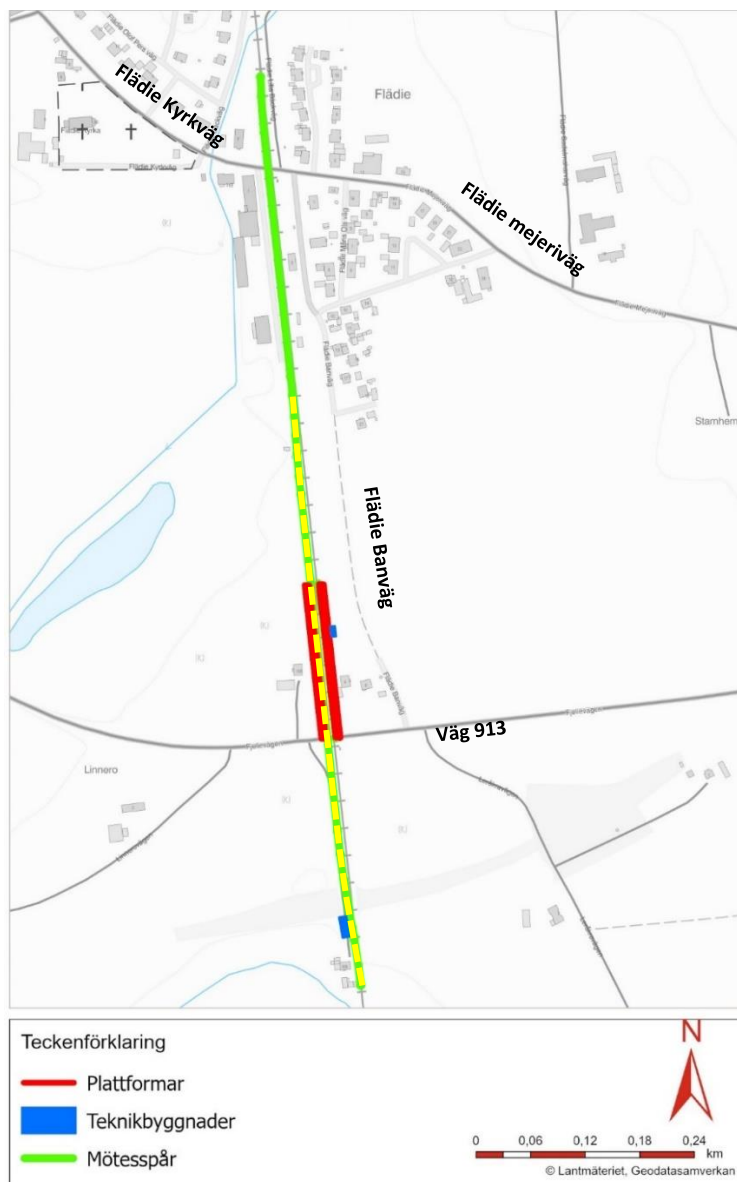
Följande ledningar och ledningsägare finns inom området.

Ledningsägare	Typ av ledning
Kraftringen Nät AB	El
Skanova	Tele/kommunikation
Sydvatten	VA
VA SYD	VA

4. Den planerade vägens eller/och järnvägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

I förstudien från 2001 studerades tre olika utredningsalternativ. I de tre utredningsalternativen ingick ett stationsläge i Flädie i samtliga utredningsalternativ och i två utredningsalternativ ingick långt mötesspår i Flädie. Det konstateras att, för att kunna utöka Pågatågstrafiken till halvtimmestrafik på sträckan Kävlinge-Malmö så krävs en förlängning av befintligt mötesspår i Flädie (Banverket 2001). Under 2002 inleddes arbetet med val av lokalisering. Även i utredningen *Val av lokalisering* ingår en ny station med plattformar på vardera sidor järnvägen samt bibehållet, alternativt förlängt mötesspår. I *Val av lokalisering* föreslås att etapp 2 i projektet bland annat inkluderar ett förlängt mötesspår i Flädie (Trafikverket 2014).



Figur 9. Placering av plattformar, teknikbyggnader och mötesspår. Sträckan där befintligt mötesspår förlängs är markerat med gul, streckad linje. Källa: Sweco

4.2. Val av utformning

I Flädie förlängs befintligt mötesspår på den västra sidan av huvudspåret till en total längd på drygt 1000 meter, för att kunna användas av upp till 850 meter långa tåg. Förlängningen innebär att en del av det befintliga mötesspåret rivs liksom den befintliga växeln i den södra delen av mötesspåret. Mötesspåret (det västra spåret) rivs från en punkt cirka 200 meter söder om plankorsningen med Flädie Kyrkväg och söderut. Då Lommabanan är TEN-klassad finns krav på att mötesspåren 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. Största tillåtna hastighet utmed mötesspåret är 80 kilometer/timme.

Plankorsningen med väg 913 rivs och ersätts med en planskild korsning inom ramen för vägplan väg 913, Bjärred – Flädie, delen söder om Flädie. Det nya mötesspåret passerar över väg 913 på den järnvägsbro som anläggs inom ramen för vägprojektet.

Strax norr om ny sträckning för väg 913 placeras plattformar på vardera sidan av 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 planeras att anslutas till kringliggande stationsområde med trappor och ramper. Stationen, inklusive plattformar och ramper, ligger inom ramen för Lomma kommuns åtagande. Planskild gång- och cykelpassage under järnvägen anordnas under järnvägsbron vid väg 913. Passagen ansluter till stationsområdet med ramper och trappor. Anslutningar och stationsområdet utanför plattformarna ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras i den kommunala planeringen

Avståndet mellan nytt och befintligt spår blir drygt sju meter. Avståndet avser den nya delen av mötesspåret. Spåravståndet för befintlig del av mötesspåret förblir oförändrat. Avståndet möjliggör att det nya spåret kan byggas med mindre påverkan på befintligt spår än om ett mindre spåravstånd hade använts.

Befintlig kontaktledningsanläggning anpassas till mötesspåret. Nya stolpar placeras mellan spåren på den ombyggda och nya sträckan. 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.

Ett nytt teknikhus som bland annat inrymmer signalställverk och annan järnvägsteknisk utrustning som krävs för mötesspåret placeras vid den södra växeln för att minimera avståndet till växeln. Teknikhuset blir cirka tre gånger åtta meter stort och cirka tre meter högt. Intill teknikhuset placeras en transformatorstation som förser teknikhuset med el. Byggnaden för transformatorstationen blir cirka tre gånger två meter. Befintlig väg till en fastighet i söder används som serviceväg. Den befintliga vägen flyttas något västerut för att mötesspåret ska få plats. En vändyta anordnas intill teknikbyggnaden. Befintligt teknikhus vid den befintliga södra växeln rivs.

En mobiSIR-mast för järnvägsdriftens telekommunikation finns idag i höjd med den befintliga södra växeln. Masten och tillhörande teknikbyggnad flyttas cirka 10 meter österut.

Banvallen och plattformarna avvattnas med diken utmed det nya spåret samt i bakkanten av plattformarna. Dikena utformas som fördröjningsdiken för att minimera påverkan på det vattendrag som tar emot vattnet. Vattnet i diken norr om väg 913 leds norrut och släpps i en befintlig damm innan det leds vidare till diket väster om dammen. Vattnet i diken söder om väg 913 leds söderut till Flädiebäcken söder om mötesspåret.



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 2024 och bedöms pågå under cirka ett år. Arbetet med mötesspåret sker samordnat med flytten av väg 913. Under delar av arbetet krävs avstängning av befintligt spår, bland annat när växlarna ska anslutas till befintligt spår och bron för

den planskilda korsningen med väg 913 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 väg 913. Trafikverkets befintliga fastigheter används i så stor utsträckning som möjligt, men det krävs även etablerings- och upplagsytor på den västra sidan av järnvägen där själva mötesspåret ska anläggas. En mindre upplags- och etableringsyta placeras vid den södra teknikbyggnaden.

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. Byggtransporterna sker utmed väg 913 och Flädie Banväg.

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. Därefter rivs delarna av det befintliga spåret, och den nya växeln läggs in mellan det nya och befintliga spåret.

Huvuddelen av transporterna 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 av kontaktledningsstolpar, räler, teknisk utrustning med mera.

5.6.1. Markföroreningar

Projektet är beläget i en befintlig bangårds- och järnvägsmiljö. Både gamla och nya järnvägsområden och järnvägsfastigheter förutsätts kunna vara förorenade. Det förekommer även industrimark i närheten till 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 5.7, avsnitt 5.7.5 i miljökonsekvensbeskrivningen för mer information.

Vid inventeringen har potentiellt förorenade områden från efterbehandlingsstödet i närheten av stationsläget Flädie identifierats. Dessa utgörs av en avfallsdeponi, riskklass 2 (stor risk för förorening), vilken återfinns ca 200 m öster om järnvägen. Det förekommer en plantskola, riskklass 2, cirka 800 m nord öst om spåret samt en industri med tillverkning av tegel och keramik, riskklass 3 (måttlig risk för förorening), cirka 1 km öster om spåret. Inga övriga objekt återfinns inom eller i närheten av utbredningsområdet i Flädie.

I samband en miljöteknisk markundersökning påträffades kadmiumhalter över haltnivån för mindre än ringa risk (MRR) i åkermarken i en punkt inom stationsläget. Makadamprov i form av ett samlingsprov från två punkter i spår visar på kopparhalt över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) samt ett flertal metaller samt PAH-H och PAH-M över riktvärdet för känslig markanvändning (KM). I undersökningen analyserades inga jordprov avseende pesticider.

Fastigheten där det tidigare legat en avfallsdeponi har inventerats i enlighet med metodik för inventering (MIFO). Objektet bedömdes kräva kompletteringar för att undersöka om det deponerade materialet innehåller föroreningar.

Det har ännu inte utförts några grundvattenprovtagningar inom stationsläget Flädie. Det är oklart vilka ämnen och halter som kan förväntas inom undersökningsområdet. Spridning från banvallen eller avfallsdeponin kan inte uteslutas. Utifrån aktuell inventering bedöms risk för potentiella föroreningar inom utredningsområdet vara störst i de spårnära områdena och utgörs då sannolikt av föroreningar från järnvägsverksamheten (bekämpningsmedel, olja, PAH). I Flädie återfinns även en avfallsanläggning med riskklass 2 precis intill utredningsområdet vilket föranleder viss risk för spridning av föroreningar. Det är oklart vilka parametrar som kan vara aktuella med hänseende på avfallsanläggningens verksamhetstid (år 1930–1975) det är även i dagsläget oklart om området påverkas av utbyggnaden. Inom ramen för järnvägsplanen kommer miljötekniska markundersökningar att utföras.

Inom ramen för järnvägsplanen kommer en masshanteringsplan att tas fram vilken stäms av med tillsynsmyndigheten. All provtagning och hantering av massor kommer att utföras enligt masshanteringsplanen. För eventuellt förorenade massor utförs kompletterande provtagning för att klassificera dessa innan de omhändertas externt hos godkänd mottagare.

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 vägts 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, men även en del av bebyggt område som idag ägs av enskilda fastighetsägare.

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 och underjordiska dagvattenledningar. Markanspråket behövs för att säkerställa att järnvägsanläggningen kan avvattnas. Servitutet ger Trafikverket rätt att anlägga, vidmakthålla och ersätta diken och ledningar 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, 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 Flädie 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 Flädie 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-detaljaner/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 lokaliseringalternativ (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