



LRF Skåne är positiv till förslag som ger en förbättrad tågtrafik i Skåne. Det ger kommuner och regionen en möjlighet att skapa arbetstillfällen och bostäder. Vi ställer oss bakom en kapacitetsförstärkning mellan Lund och Hässleholm under förutsättning att ytterligare spår byggs intill den befintliga sträckningen. Även om detta påverkar markanvändningen så accepterar vi en förstärkning av järnvägskapaciteten för att klara den spårbundna kollektivtrafiken i Skåne. Vi är dock emot nya barriärer genom det skånska landskapet.

LRF Skåne anser att en konsekvensanalys för olika hastigheter (250 km/h alternativt 320 km/h) för höghastighetståget skall genomföras för att säkerställa så lite miljöpåverkan som möjligt.

Samtidigt kan vi konstatera att Trafikverket planerar för 250 km/h för Ostlänken (Järna – Linköping) och sträckan Göteborg – Borås medan sträckan Lund – Hässleholm planeras för 320 km/h. Vi ifrågasätter Trafikverkets prioritering vad gäller hastigheten på Höghastighetsbanan Lund – Hässleholm. Enligt vår beräkning är skillnaden ca 3 – 4 minuter om man väljer den lägre hastigheten vilket inte i nämnvärd grad torde påverka resande att välja flyg före tåg.

Boendemiljö är en viktig fråga för många som bor på landsbygden. För många är en det fråga om livskvalité att kunna bo och verka på landsbygden. Höghastighetsbanan bör anläggas med så små störningar som möjligt för boende på landsbygden och att man, i största möjliga mån, undviker att lösa in fastigheter för boende och verksamheter.

Både nationell och regional livsmedelsstrategi har antagits med målsättning att öka den svenska livsmedelsproduktionen. Skall dessa strategier uppnås krävs att infrastruktursatsningar anläggs med minimal påverkan på åker- och betesmarker.

Det är viktigt att arbetet med spåren görs på sådant sätt att markanspråken minimeras och att det förs en dialog med berörda markägare för att finna lokala lösningar som minskar de permanenta och tillfälliga markanspråken. De olägenheter som kommer att uppkomma under byggtiden t.ex. buller, jordflykt/damm, trafikstörningar mm måste minimeras.

Oavsett sträckning så kommer under anläggningstiden betydande arealmark att nyttjas med Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt. Beroende på vad marken kommer att användas till, transporter, upplag mm så kan det uppkomma långvarig skada t ex markpackning. Frågan är om marken, som påverkas, under överskådlig tid kommer att kunna återgå till normal avkastning. Här måste det finnas praktiska lösningar för hur marken skall återställas efter byggtiden,

JAN HULTGREN, jan.hultgren@lrf.se

ersättning till markägare/arendatorer för intrånget under byggtiden samt för hur skördenedsättningar skall regleras efter byggtiden.

Höghastighetsbanan skapar en ny barriär i landskapet vilket kommer att ge de lantbruk som påverkas längre transportsträckor, till och från sina marker. Även jordbrukets markarbeten påverkas när en järnväg dras genom åkermark t ex genom snedvinklig av fält som ger dubbelkörningar mm och därigenom ökad bränsleförbrukning och ökad miljöbelastning.

Vi förutsätter att höghastighetsbanan kommer att vara korsningsfri. För att korsa järnvägen krävs över- och/eller underfarter med regelbundna mellanrum för att inte förlänga transporter för lantbruket. övrigt näringsliv samt för privatpersoner. Vid för få under- och överfarter kommer längre transportsträckor att motverka den miljöbesparing som höghastighetståget skall uppnå.

Över- och underfarter måste anläggas så att lantbrukets maskiner kan korsa järnvägen. Vid underfarter måste man även ta hänsyn till påverkan av grundvattnet. Inom området finns ett antal lantbruk med bevattning som kan komma att påverkas.

För att minska lantbrukets miljöbelastning av järnvägen är det viktigt att Trafikverket ser över arronderingen när den exakta dragningen av höghastighetsbanan fastställs. Detta måste ske i samråd med berörda fastigheter. Inlösning av mark kan då komma att ske och då med full ersättning för marknadsvärde + extra påslag enligt expropriationslagen.

Skogsbruk påverkas genom kalhuggna korridorer som påverka omkringliggande skog för både vind och stress. Risk för skador t ex stormskador och barkborreangrepp måste beaktas och värderas i en miljöpåverkansanalys.

Ökade omkostnader för skogsbruket pga. att drivningsvägar/skogsbilvägar stängs av under anläggningsarbetet eller för all framtid måste beaktas och tas hänsyn till. Konsekvensen av en ny barriär är att nya vägar måste anläggas för ett stort antal brukningsenheten. Även vattenfrågan påverkar skogsbruket och kan ge lägre tillväxt för berörda skogsägare.

LRF Skåne med berörda kommungrupper vill utöver ovan att Trafikverket i samrådsunderlaget beaktar:

- Fysisk påverkan på bostad, gårdscentrum och trädgård vid spårdragning och inom anläggningsområdet
- Buller, under och efter anläggningsarbetet
- Vibrationer under och efter anläggningsarbetet

- Den påverkan som sker under och efter anläggningsarbetet när det gäller grundvatten och bevattning för berörda lantbruk. Påverkans arealen kan här vara betydligt större än utbredningsområdet
- Elektroniska störningar, kan det t ex påverkar mjölkrobotar
- Hur påverkas grundvattnet och eventuella bevattningsdammar under byggprocessen och därefter
- Mark som skall som inlösa
- Mark som blir svårbrukad, svårkomlighet
- Önskemål om markbyte
- Portar, tunnlar och broar – placering och mått
- Anslutningsvägar – användning, tillträde, framkomlighet, markanspråk och framtida underhållsansvar
- Vilt – Passage, stängsel, ”störda” för ytor för jakt. Kommer viltpassage att anordnas t ex ekodukter
- Vattenbruk som fiskdammar, viltvatten och andra våtmarksföretagande som främjar turist och besöksnäringen skall beaktas både ekonomiskt och miljömässigt.
- Begränsad jakt p.g.a. barriärer. Hur regleras befintliga jaktavtal
- Eventuell beskuggning, p.g.a. spårhöjden, ca 2 meter ovan nuvarande marknivå
- Kommer kanteffekter t ex nedvikningar av fält att undvikas
- Hur hanteras berörda dikningsföretag – omladdning, reparationer, dimensioner och dagvatten
- Hur hanteras masshanteringen. Kan markägare ha praktiskt nytta t ex anlägga skogsbilvägar och bullervallar etc.
- Etablerade vindbruksområden med vindkraftföretagande skall beaktas .
- Hur påverkas andra servitut, nyttjanderättsavtal och andra rättigheter

En mycket viktig fråga är när berörda markägare kan ges juridisk konsultation som betalas av Trafikverket. LRF Skåne anser att detta bör ske efter samrådet och att LRF Skåne och berörda kommungrupper kan utser ett ombud som företräder de markägare som berörs under anläggningstiden av byggande och direkt av järnvägsområdet.

LRF Skåne

Anders Rolfsson
Ledamot
LRF Skånes styrelse

Camilla Hansson
Ordförande
Lunds kommungrupp

Nils Frank
Ordförande
Eslövs kommungrupp

Paul Frank
Ordförande
Kävlinge kommungrupp

Tore Svensson
Ordförande
Svalövs kommungrupp
kommungrupp

Sven Rundqvist
Ordförande
Höörs kommungrupp

Hans Persson
Ordförande
Krtistianstads

Henrik Gudmundsson
Ordförande
Klippans kommungrupp
kommungrupp

Kjell-Åke Persson
Ordförande
Hörby kommungrupp

Ola Carlsson
Ordförande
Hässleholms