

Kallelse till sammanträde med Kommunstyrelsen

Datum och tid: 2021-03-23, klockan 16:00

Plats: Möller/Sahlin, stadshuset

Förhinder anmäls till Helena Heintz

helena.heintz@eslov.se

Ordförande

Johan Andersson (S)

1. Val av protokolljusterare

**2. Yttrande från Eslövs kommun över samråd 3 för
anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund
(KS.2020.0123)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Trafikverkets samråd 3 för en ny stambana mellan Hässleholm och Lund
- Information om samråd 3 för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län, januari till mars 2020-2021
- PM; Korridoralternativ i Trafikverkets tredje samråd för nya stambanor Hässleholm-Lund.

**3. Försäljning av Eslövs Industrifastigheter AB
(KS.2019.0400)**

Beslutsunderlag

- Borttagen på grund av sekretess
- Borttagen på grund av sekretess
- Borttagen på grund av sekretess
- Kommunfullmäktiges beslut § 97, 2019 Avveckling genom försäljning av Eslövs Industrifastigheter AB samt godkännande av transportköp av fastighet Nunnan 1

4. Förvärv av Fastighets AB Gäddan (KS.2019.0400)

Beslutsunderlag

- Borttagen på grund av sekretess
- Kommunfullmäktiges beslut §142 2019 Förvärv av Fastighets AB Gäddan
- Borttagen på grund av sekretess

**Yttrande från Eslövs kommun över samråd 3
för anläggning av ny stambana Hässleholm-
Lund**

2

KS.2020.0123

2021-03-16

Magnus Månsson

+4641362472

Magnus.Mansson@eslov.se

Kommunstyrelsen

1 Förslag till beslut i Trafikverkets samråd 3 för en ny stambana mellan Hässleholm och Lund.EH

Ärendebeskrivning

Trafikverket har bjudit in till det tredje samrådet för nya stambanor Hässleholm-Lund, och i denna fas av lokaliseringsutredningen har man presenterat ett antal korridorsförslag.. Samrådet pågår mellan 20 januari till 16 mars 2021. Eslövs kommun har fått förlängd svarstid till den 30 mars 2021.

Beslutsunderlag

Information om samråd 3 för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län, januari till mars 2020-2021

Kommunledningskontorets PM om korridoralternativ i Trafikverkets tredje samråd för nya stambanor Hässleholm-Lund

Beredning

Trafikverkets korridorförslag har utretts av kommunledningskontoret med slutsatsen att inget av förslagsalternativen är genomförbara.

Kommunledningskontoret anser att Trafikverkets process för nya stambanor inte är tillräcklig för ett sådant omfattande projekt som nya stambanor är, och att Trafikverkets utredningsunderlag är för grovt och att Trafikverket därigenom saknar grundläggande förståelse för det landskap som ska passeras.

Kommunledningskontoret kommer till samma slutsatser när det gäller hur hela processen gått till – innan regeringen gav Trafikverket i uppdrag att bygga nya stambanor för 320 km/h mellan Hässleholm-Lund. Det gjordes aldrig en grundlig analys av vilka behov som skulle lösas och därigenom vilka lösningar som skulle lösa dessa bäst. Riksrevisionen lyfter detta i sin rapport där de menar att fyrstegsprincipen inte har följts, utan det har varit Sverigeförhandlingen som har lagt grunden för tanken att bygga för 320 km/h genom Sverige. Regeringen har därefter

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2
Telefon: 0413-620 00 | E-post: Kommunstyrelsen@eslov.se | www.eslov.se

1(2)

aldrig kunnat visa hur de nya stambanorna ska finansieras och det finns ingen politisk majoritet i riksdagen bakom förslaget att bygga höghastighetsjärnväg genom Sverige. Projektet Hässleholm-Lund riskerar att bli den enda sträckningen i Sverige som byggs för 320 km/h och kommer då inte ge den avlastning på södra stambanan som Eslöv, Skåne och Sverige behöver.

Den osäkerhet som projektet skapar när det gäller medel till vidmakthållande och upprustning av befintlig infrastruktur är stor, och den påtalas även av Trafikverket i sitt Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Här visas tydligt att de nya stambanorna tar bort resurserna från befintlig infrastruktur, och att möjligheten att utveckla någon annan form av infrastruktur överhuvudtaget tas bort, vilket Eslövs kommun inte kan ställa sig bakom. Nyttan för samhället ligger inte i paritet med kostanden.

Kommunledningskontoret anser att priset som Eslövs kommun får betala genom påverkan på befintlig bebyggelse, rekreationsområden, naturvärden, jordbruket, möjlighet till utveckling av byar och stad och barriäreffekter är för stor för den lilla vinst projektet skulle innebära för Eslövs kommun.

Förslag till beslut

- Eslövs kommun avstyrker alla förslag på sträckningar genom Eslövs kommun som Trafikverket presenterar i lokaliseringsutredningen.
- Eslövs kommun ser att det är nödvändigt att parterna tillsammans startar en dialog med regeringen för att skapa rätt grundförutsättningar för projektet.
- Eslövs kommun föreslår Trafikverket att genomföra en grundlig analys enligt fyrstegsprincipen om hur en kapacitetsförstärkning av järnvägstrafiken i södra Sverige ska genomföras. Fokus i denna utredning bör ligga på en utveckling av södra stambanan eftersom det finns ytterst begränsade möjligheter att bygga ny infrastruktur genom Eslövs kommun.

Beslutet skickas till

Trafikverket hassleholm-lund@trafikverket.se

Eva Hallberg
Kommundirektör

Åsa Simonsson
Tillväxtchef

Enligt sändlista

Diariet

Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län

Trafikverket planerar en ny dubbelspårig stambana mellan Hässleholm och Lund. I arbetet ingår även att undersöka framtida stationer vid Hässleholm och Lund. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare resor mellan storstadsregionerna, smidigare arbetspendling, avlastar Södra stambanan och ökar tillgängligheten till Europa.

Det svenska järnvägsnätet är hårt belastat vilket leder till att systemet är känsligt för störningar, har punktlighetsproblem, har svårt att få tid för förebyggande underhållsåtgärder samt att tågtrafiken inte kan utvecklas i takt med den ökade efterfrågan. För att lösa de brister och behov som finns beslutade regeringen 2014 att påbörja planering av nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Järnvägen ska trafikeras med fjärrtåg i 320 km/h och snabba regionaltåg i 250 km/h.

Trafikverket Region Syd har tagit fram samrådshandlingar för anläggning av ny järnväg för sträckan Hässleholm-Lund. Det här samrådet är det tredje av fyra planerade samråd under lokaliseringsutredningen som pågår 2019-2023. Under samråd 3 presenteras utkast på olika lokaliseringsalternativ. Syftet är att samråda dessa olika lokaliseringsalternativ inför det fortsatta arbetet med effekt- och konsekvensbedömningar.

Allmänheten såväl som myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet. Efter samrådet arbetar vi vidare med alternativen med stöd av inkomna synpunkter, vilka sammanställs i en samrådsredogörelse. En samrådsredogörelsen är upprättad med de yttranden som inkom under samråd 1 och 2, samt hur Trafikverket beaktat dem.

Vid dessa samrådstillfällen finns underlag tillgängligt för synpunkter:

- *Samråd 1, februari-mars 2020*
- *Samråd 2, maj-juni 2020*
- **Samråd 3, januari-mars 2020-2021**
- *Samråd 4, vintern 2021-2022*

Med tanke på omständigheterna under rådande pandemin sker samrådet digitalt. Detta innebär att inga fysiska träffar kommer att genomföras. Digitala presentationer läggs upp på projektets webbplats och digitala frågestunder via nätet kommer genomföras följande datum och tider:

- Onsdagen 10 februari, kl 12-13 och kl 18-19
- Tisdagen 2 mars, kl 12-13 och kl 18-19

För mer information se Trafikverkets webbplats

Tillsammans med samrådsunderlaget finns projektets planläggningsbeskrivning tillgänglig. I den finns information om hur projektet kommer att planläggas, när det är möjligt att påverka, samt vilka beslut som kommer att fattas.

Samrådshandlingarna finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets regionkontor på Björkhemsvägen 17 i Kristianstad och Gibraltargatan 7 i Malmö.

Vi vill få in synpunkter på samrådsunderlaget före **2021-03-16**. Synpunkter lämnas via den interaktiva kartan som finns tillgänglig via projektets webbplats eller skickas till:

Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2018/88290.

Vid eventuella frågor kontakta Carina Lindeberg, carina.lindeberg@trafikverket.se eller Kristofer Söderberg, kristofer.soderberg@trafikverket.se.

Detta brev skickas endast digitalt.

Med vänlig hälsning

Carina Lindeberg
Projektledare Omvärld
Projekt Hässleholm-Lund

Trafikverkets webbplats: www.trafikverket.se/hassleholm-lund

Bilagor:

1. Sändlista

Bilaga 1. Sändlista

Askerödsbygdens Byförening
Ballingslövs Ryttarförening
Bergstaten
Billinge Byalag
BiStRö Hembygdsförening
Bjärnums Fornminnesförening
Borlundabygdens vänner
Bosjöklosters Vänner
Boverket
Burlövs kommun
Business Port Staffanstorp AB
Byalaget Stångbymiljö
Dagtorpssjöns
fiskevårdsområdesförening
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Eslövbygdens Naturvårdsförening
Eslövs Civilförsvarsförening
Eslövs kommun
Eslövs Kultur- o Byggnadsminnesförening
Eslövs Ridklubb
Farstorps Byalag
Farstorps Bygdegårdsförening
Flyinge Hästsportsklubb
Flyinge Ryttarförening
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Friluftsförbundet Staffanstorp
Frosta Härads Hembygdsförening
Frosta Orienteringsklubb
Frosta Ryttarförening
Föreningen Flyinge Utveckling
Föreningen Gamla Lund
Företagsgruppen i Staffanstorp
Försvarsmakten
Göingebygdens Biologiska Förening
Hallaröds Hembygdsförening
Harjagers Fornminnes- o Hembygdsförening
Harlösa Byalag
Havs- och vattenmyndigheten

Helgeåns Vattenråd
Hjärups Byalag
Hovdala/Ravlunda
Fiskevårdsförening
Hässleholms Civilförsvarsförbund
Hässleholms Hästsportförening
Hässleholms Kommun
Hässleholms Orienteringsklubb
Hässleholms Ridklubb
Hässleholms vatten AB
Hästhagens Ryttnärförening
Hästveda Orienteringsklubb
Hästvedas Intresseförening
Höje Å Vattenråd
Hörby kommun
Hörby Naturvårdsförening
Hörselskadades förbund i Lund
Hörbybyggdens Naturskyddsförening
Höörs Kommun
Jernhusen AB
Jordbruksverket
Jägareförbundet Skåne
Kammarkollegiet
KFUM Malmö
Klippanbygdens natur
Klippans kommun
Kommunförbundet Skåne
Kristianstads kommun
Kungshults Byalag
Kävlinge kommun
Kävlinge-Lösde å fiskevårdsområdesförening
Kävlingeåns vattenråd
Lantbrukarnas Riksförbund LRF Skåne
Lilla Harrie Byalag
Linderödsåsens turism
LRF kommungrupp Staffanstorps
LRF Skogsägarna
LRF Skåne
LRFs kommungrupp i Eslöv
Ludvigsborgs Byförening
Luftfartsverket
Luhrsjöns FVOF

Lunds kommun
Lunds Naturskyddsförening
Lunds Orienteringsklubb
Lyby Bygdeförening
Länsstyrelsen Skåne
Malmö Stad
MittSkåne Vatten
Myndigheten för samhällsbeskydd och beredskap (MSB)
Naturskyddsföreningen
Naturskyddsföreningen i Göinge
Naturskyddsföreningen i Kristianstad
Naturskyddsföreningen i Skåne
Naturskyddsföreningen i Staffanstorp
Naturskyddsföreningen i Svalöv
Naturvårdsverket
Neuroförbundet Lundabygden
Norra Frosta Älgskötselområde
Norra Rörums Bygdegårdsförening
Onsjö Härads Hembygdsförening
Osbyholms Byaförening
Osbys kommun
Post- och telestyrelsen
Region Kronoberg
Region Skåne
Remmarlövs Sockengille
Riksantikvarieämbetet
Riksorganisationen Hikari
Ringsjö Orienteringsklubb
Ringsjöortens Ryttarförening
Räddningstjänsten Lomma-Staffanstorp
Räddningstjänsten Skåne Nordväst
Räddningstjänsten Syd
Röke Sockengille
Rönneberga Härads
Hembygdsförening
Röstånga Bygdsgårdsförening
Röstånga Turist- och Hembygdsförening
Saxån-Braåns vattenråd
SFV
Skogsstyrelsen
Skåne-Blekinge Jordägareförbund
Skånes ornitologiska förening

Skåneskogens Utvecklings AB
Skånetrafiken
SMHI
Staffanstorps Energi
Staffanstorps Hembygdsförening
Staffanstorps kommun
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut (SIG)
Stenhags intresseförening
Stensäters Ryttarförening
Stoby intresseförening
Strålsäkerhetsmyndigheten
Svalövs kommun
Svenska Kraftnät
Sveriges geologiska undersökningar (SGU)
Sydvatten
Sydvatten AB
Södra Ringsjöortens Bygdeförening
Södra Rörums Bygdeförening
Södra skogsägarna
Sösdala Hembygds- o Fornminnesförening
Sösdalaortens Ryttarförening
Tjörnarps Sockengille
Torns Ryttarförening
Transportstyrelsen
Trolleholms Gods AB
VA Syd
Vallkärra Byalag
Vallkärra-Torns Hembygdsförening
Vattenavledningsföretag Höje Å 1896-97
Vinslövs Hembygdsförening
Vinslövs Ryttarförening
Västra Torups Byalag
Västra Torups Bygdegårdsförening
Västra Torups Hembygdsför
Äsphults byagille
Örtoftabygdens Byalag
Östra Strö Byalag

2021-03-16

Helena Heintz

Helena.Heintz@eslov.se

Trafikverkets tredje samråd för nya stambanor Hässleholm-Lund – Eslövs kommuns yttrande

Utgångspunkterna för yttrandet är de ställningstaganden som Eslövs kommun tidigare gjort i lokaliseringsutredningen. Eslövs kommun presenterade ställningstagandena första gången för Trafikverket och SWECO den 26 september 2019. De har sedan upprepats vid det kontinuerliga samråd som pågår med Trafikverket.

Dessa ställningstaganden är:

- Påverkan och effekter av den nya stambanan måste ses i två tidsperspektiv: Nu och framtid. Hur ser förutsättningarna både för nuvarande kommuninvånare och för kommande generationer.
- Läsbarheten i det historiska landskapet måste finnas kvar till kommande generationer och historiska samband måste vara fortsatt synliga.
- Jordbruksmark ska tas i anspråk i så liten grad som möjligt.
- Tysta områden ska påverkas så lite som möjligt.
- Rönne å är ett område som måste passeras med stor varsamhet – går inte att återställa och är ett område kommunen vill utveckla.
- Barriärer får inte hindra framtida samhällsutveckling – framför allt orter med kollektivtrafik
- Det måste finnas möjlighet för rekreation nära tätorterna.

Utifrån Trafikverkets presentation vid samrådet kan Eslövs kommun inte förorda något av de föreslagna korridoralternativen.

Ett genomgående problem är den skala som Trafikverket arbetar med i lokaliseringsutredningen. Den är grov och vi anser att den inte fungerar som grund för en analys av en kommun av Eslövs karaktär. Problematiken är tydlig ur flera olika perspektiv. Genom att exempelvis utgå från orter och samhällen med fler än 1000 invånare osynliggör Trafikverket den gamla bystruktur som finns i stora delar av kommunen. Inte heller är det möjligt att ta hänsyn till viktiga ekologiska värdekärnor i jordbrukslandskapet då

analysen av ekologiska värden utgår från områden som har en storlek på minst ett hektar. Småbiotoper såsom exempelvis småvatten, åkerholmar, stenmurar, permanenta åkerrenar, och vägrenar försvinner i analysen.

Problematiken med den alltför övergripande skalan har Eslövs kommun påtalat tidigare, i såväl skriftliga som i muntliga samråd. Trafikverket har också själva i sitt underlagsmaterial påtalat vikten av djupare analyser. Dessa fördjupningar är nödvändiga för att Eslövs kommun ska kunna värdera och ta ställning till föreslagna korridorer.

Utifrån de förutsättningar som Trafikverket redovisar i samråd 3 har dock Eslövs kommun följande övergripande kommentarer angående de presenterade korridoralternativen:

- Eftersom Trafikverket ännu inte har presenterat fördjupade analyser om teknisk utformning och höjdläge, vilka är avgörande förutsättningar för att kunna uppnå funktionskraven, är det omöjligt att bedöma huruvida en sträckning är möjlig eller ej.
- De funktionskrav som Eslövs kommun efterfrågar är helt kopplade till de ovan beskrivna ställningstaganden som Eslövs kommun gjort tidigare i lokaliseringsutredningen. Funktionskraven är även kopplade till lokaliseringsutredningens projektmål anser att de. Eslövs kommun anser att i nuläget är ett för stort fokus på de ekonomiska målen. För Eslövs kommun är det inte möjligt att i så stor utsträckning låta ekonomiska mål styra läge och utformning av den nya stambanan.
- De centrala stationslägena ger störst möjlighet till att flytta över regional tågtrafik till den nya stambanan och därmed avlasta södra stambanan. Något som i sin tur ger bättre förutsättningar för resandet till och från Eslövs kommuns fyra tågstationer. Centrala stationslägena förenklar också resan för de resenärer från Eslövs kommun som vill nyttja den nya stambanan. Stationsläge Pilsåker möjliggör dragningen längst västerut. Denna sträckning går till stor del i Kävlinge kommun, men det är det alternativ som tar störst andel högkvalitativ jordbruksmark i anspråk och stadsnära rekreationsområden påverkas negativt.
- Eslövs kommun anser att Trafikverkets process för planeringen av en ny stambana inte är anpassad efter projektets storlek och de påtagliga ingrepp i landskapet som anläggning kommer att medföra. Däremot uppskattar Eslövs kommun att Trafikverket i arbetet med lokaliseringsutredningen har involverat kommun, region och länsstyrelse i processen. Upplägget med kontinuerliga möten för avstämning och information har varit värdefullt. Dock har det i och med de presenterade korridoralternativen och underlagsmaterialet i samråd 3 blivit tydligt att arbetsprocessen framöver behöver se annorlunda ut för att kunna möta kommunala krav och behov. Det

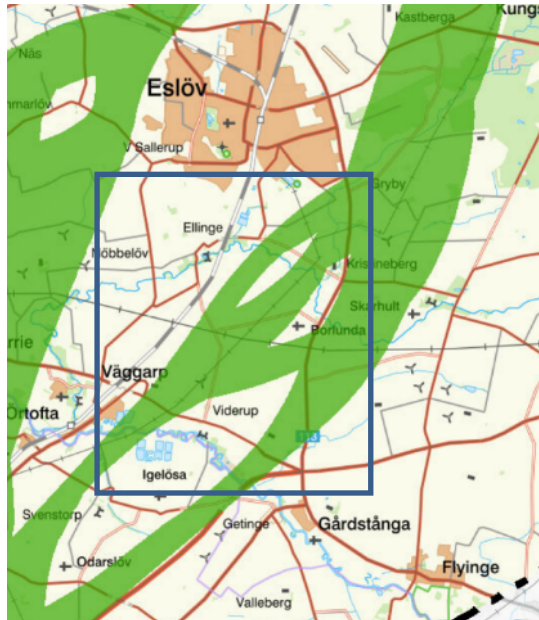
gäller både vilka frågor som lokaliseringsutredningen hanterar och hur det gemensamma arbetet ska bedrivas.

Genomgång av korridoralternativ genom Eslövs kommun

Alternativ öster om Eslövs tätort

Det ges två alternativ för att passera Kävlingeån, ett går öster om Örtofta mellan Nordic Sugar och dess reningsdammar och rakt över byn Toftaholm som är en del av Örtofta tätort. Det andra passerar Kävlingeån i det östligaste läget – strax väster om Gårdstånga.

En dragning som går över Toftaholm strider mot de ställningstaganden som kommunen gjort tidigare i processen. Sträckning skär helt av de historiska sambanden mellan byarna Örtofta, Vaggarp och Toftaholm – ofta kallade Trillingbyarna.



Örtofta är ett stationssamhälle med stor utvecklingspotential, men på grund av sockerbruket behöver denna utveckling ske öster eller väster om Örtofta. Föreslagen dragning stoppar möjligheten att i ett långsiktigt perspektiv utveckla orten österut.

Nordic Sugar är en viktig industri, inte bara för Eslöv utan för hela Sverige, såsom det enda kvarvarande sockerbruket i landet. Detta har Eslövs kommun påtalat för Trafikverket och SWECO. En dragning över Nordic Sugars verksamhet påverkar inte bara företagets möjlighet till att utvecklas i Örtofta, utan också att behålla befintlig verksamhet.

Samhället Borlunda riskerar att bli inklämt mellan väg 113 och den nya stambanan. Dessutom sträcker sig korridoren över värdefulla naturvärden i passagen över Bråån. I ett jordbrukslandskap är ådalar viktiga ekologisk stråk och de fungerar som korridorer mellan olika värdekärnor.

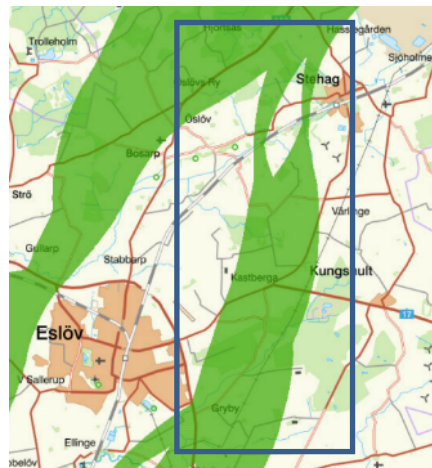
Det historiska sambandet mellan Ellinge gods och gården Katrineberg skulle skäras av. För att tydligt göra en skillnad gentemot godset Skarhult förbinds de med en allé och de har en tydlig gemensam estetisk utformning med vitkalkade huvudbyggnader, stall och lador i gråsten och trä, medan Skarhult har byggnader främst i rött tegel.

Jordbruksmarken som passeras karaktäriseras av storskaligt jordbruk och det är främst spannmål som odlas. Marken är högkvalitativ men är dock något lägre än jordbruksmarken i de västra alternativen och ur den aspekten ger de östliga alternativ mindre påverkan. Hur jordbruksmark ska hanteras beskrivs senare i yttrandet.

Dragningen passerar rakt över Eslövs golfbana som är en stor och aktiv förening med bl a ca 150 barn och ungdomar i verksamheten. Klubben är med sina 1200 medlemmar en av de största i Eslöv. Golfbanan har en viktig roll i den stadsnära rekreationen. Korridoren kommer sedan tätt intill de södra delarna av Eslövs tätort och skulle omöjliggöra eventuell framtida utveckling där.

Alternativet som följer E22 ut ur Lund och som senare passerar **Gårdstånga** ger i denna södra del mindre negativ påverkan. Påverkan på jordbruket finns, men i gengäld medför sträckningen möjligheten att samförägga med befintlig infrastruktur och här ges denna möjlighet både längs E22 som längs väg 113. Borlunda by skulle inte behöva bli inklämt men bullerpåverkan hos de boende kommer öka och måste hanteras.

De södra benen går samman i jämnhöjd med Eslövs tätort och norr om Eslöv förändras landskapet. Det storskaliga jordbruket övergår i ett mer småskaligt bruk och fler gårdar med djurhållning påverkas. Antalet bostäder ökar markant (framförallt i de västra delarna) och flera mindre byar finns inom korridoren. Gamla bystrukturer finns kvar i Gryby, Kastberga, Hemmingsberga och Kärrstorp. De är delvis utspridda över större områden och är ett resultat av skiftesreformerna under 1800-talet. I södra delen av Kastberga/Berga har flera nya villor byggts under de senaste fem åren med stöd av den tidigare gällande översiktsplanen för Eslövs kommun.



Det finns flera konflikter mellan den utpekade korridoren och de ställningstagande som Eslövs kommun gjort tidigare. Skogsområdet *Snärjet* genomkorsas helt i förslaget. Området är utpekad i kommunens översiktsplan som ett viktigt rekreationsområde som behöver utvecklas. Det senaste året med Corona har tydligt visat på vikten av Snärjet som rekreationsområde då många utnyttjat det. Det finns möjlighet att gå och cykla från staden ut i området men många väljer bil för att nå de östra delarna som har högst naturvärden.

Kommunens översiktsplan pekar österut för stadens utvecklingsmöjligheter och denna utveckling skulle stoppas i föreslagen korridor. I den norra delen

av korridoren passeras Stehag. Passagen som ligger närmast Stehag och som sedan går genom Gyaskogen vidare genom Hassle påverkar orten mycket negativt. Korridoren är så smal att det inte går att undvika att byn skulle påverkas av såväl ett visuellt intrång som av buller. Översiktsplanen tar fram möjliga utbyggnadsområden i sydväst som skulle omöjliggöras av en ny stambana. Men intrånget i Gyaskogen skulle innebära större konsekvenser för byn genom att möjligheten till rekreation försvinner. Skogens betydelse för byn beskrivs i kommunens översiktsplan och är en viktig faktor för byns attraktionskraft.

Korridoralternativet som går något mer söderut skulle ha mindre påverkan på byn när det kommer till påverkan visuellt eller av buller. Men även här stoppas framtida utveckling söderut och framför allt påverkas fortfarande Gyaskogen. Korridoren passerar även rakt igenom Kärrstorps by och skulle i princip utplåna den. Byn är utspridd och består av mindre gårdar som idag främst drivs som ekologiska djurgårdar.

Barriäreffekterna som skulle uppstå mellan Stehag och Kärrstorps by blir omfattande och påverkar en sträckning som både är utpekad som cykelväg i den gamla Sverigeleden och som kommer att fungera som cykelväg mellan Stehag och Eslöv när den cykelväg som nu projekteras mellan Eslöv och Bosarp är färdigställd. Även barriäreffekterna mellan Stehag och Hassle skulle bli omfattande och påverka kopplingen mellan Stehag och naturområden vid Söderåsen. Idag finns redan starka besöksflöden som tar sig mot Söderåsen via tåget i Stehag, och dessa flöden arbetar kommunen på flera sätt för att öka. Men överhuvudtaget skulle barriäreffekterna påverka Stehag mycket negativt eftersom byn skulle bli inklämd mellan den nya stambanan och den gamla södra stambanan – som fortfarande efter drygt 150 år medför barriäreffekter som inte blivit lösta.

Sammantaget ställningstagande för alternativen som går öster om Eslöv är att Eslövs kommun inte ser dem som genomförbara.

Utredningen ser stora konflikter mellan kommunens intressen och en ny stambana genom att:

- **Möjligheterna att utveckla samhällen med goda kommunikationer** minskar eller försvinner. Detta gäller Örtofta (vid passage Toftaholm), Eslöv och Stehag.
- Kommunens **rekreationsområden** påverkas i alltför stor grad. Ellinge Golfbana, Snärjet och Gyaskogen är tre av de viktigaste rekreationsområdena och det skulle påverka framför allt Eslövs och Stehags möjligheter att utvecklas som samhällen markant.
- **Barriäreffekterna** skulle främst påverka Stehag men i en helhet skulle en östlig dragning skapa barriäreffekter för fler människor än i en västlig dragning. Idag utgör E22, väg 113 och södra stambanan en barriär mellan kommunens östliga delar och staden Eslöv. En ny stambana i denna sträckning skulle utgöra ytterligare en barriär.

Eslövs kommun saknar fördjupade utredningar och faktiska lösningar som visar hur dessa negativa effekter skulle hanteras. Påverkan på jordbruket beskrivs senare i utredningen.

Alternativ väster om Eslövs tätort

Samtliga av de västra korridoralternativen passerar Eslövs tätort i en smal passage mellan Gullarp och Östra Asmundtorp. Remmarlöv har passager både väster som öster om byn, dessa delar sig sedan till tre olika alternativ för att passera Kävlingeån.

Dragningen längst västerut är endast aktuell vid stationsläge Pilsåker i Lund. Sträckning går till stor del i Kävlinge kommun, men det är det alternativ tar störst andel högkvalitativ jordbruksmark i anspråk och stadsnära rekreationsområden påverkas negativt.

Alternativet som ligger mellan Örtofta och Lilla Harrie kan påverka utvecklingen av Vaggarp negativt. I de östra delarna av orten finns långt gångna planer på en utbyggnad, men kommunens översiktsplan pekar även ut områden västerut för utveckling av nya bostäder. Eftersom Örtofta som samhälle är svårt att bygga ut på grund av dess läge måste utbyggnad ske i utkanterna – i Vaggarp eller i Toftaholm. Dessutom finns det en risk för att en ny bana måste korsa Bråån två gånger strax norr om Örtofta, vilket riskerar en negativ påverkan på de stora naturvärden som finns i ån.



Det finns starka kulturhistoriska kopplingar mellan byarna som ligger längs Kävlingeån (Örtofta, Vaggarp, Håstad och Lilla Harrie) och stationen i Örtofta är viktig för dem. Den barriär en ny stambana innebär skulle ge stor påverkan på dessa små samhällen. Mellan Örtofta slott och gården Slättäng (som tidigare var änkesäte till slottet) finns också en historisk koppling som är värd att uppmärksamma.

Vid en västlig passage finns en risk att den nya stambanan kommer för nära Eslövs tätort. Den skulle både kunna hindra den utveckling som finns beskriven i kommunens översiktsplan och även bidra till bullerstörningar för de boende i västra Eslöv. Remmarlöv riskerar också att få en barriär mot Eslövs stad.

Trafikverket har inte lyckats förklara för Eslövs kommun hur passagen mellan Östra Asmundtorp och Gullarp kan se ut och hur bullerskydden mot omgivningen ska utformas. Detta är en smal passage som ligger nära staden och även påverkar befintlig infrastruktur. Både Marieholmsbanan och väg 17 korsas, samtidigt som det finns en stigning i landskapet just vid denna plats vilket gör att utformningen blir viktig för hur buller kommer att spridas. Framförallt Gullarp, men även delar i västra Eslöv kan påverkas negativt.

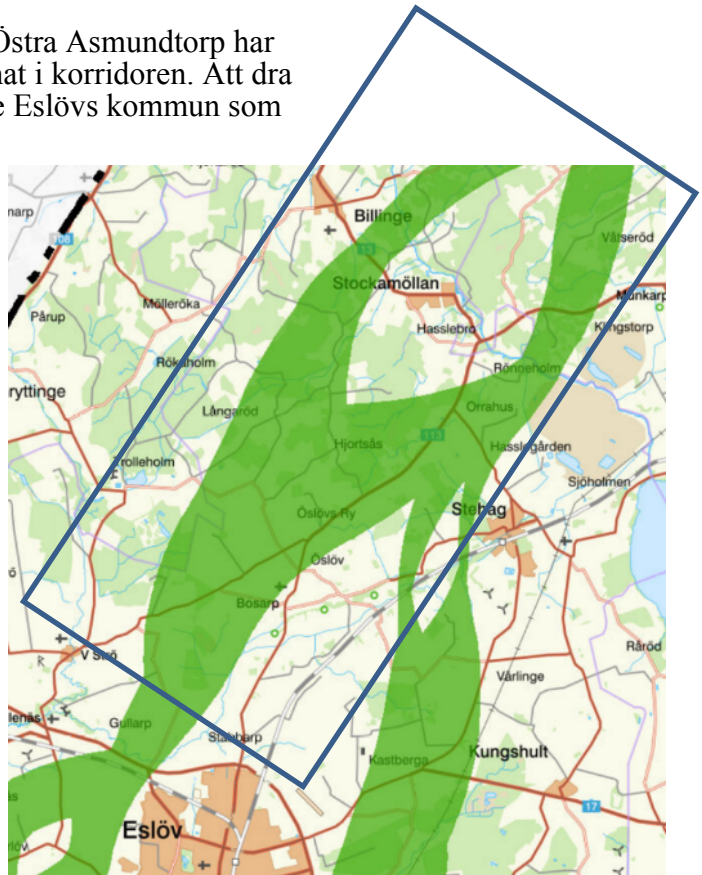
Vid passagen mellan Gullarp och Östra Asmundtorp har halva byn Östra Asmundtorp hamnat i korridoren. Att dra en ny stambana genom byn ser inte Eslövs kommun som realistiskt.

Eslövs kommun är mån om att säkerställa möjligheten till livsmedelsproduktion både för de som är verksamma idag och i ett längre tidsperspektiv. Eftersom en redogörelse av funktionskrav på ny stambana fortfarande saknas drar Eslövs kommun slutsatsen att de västliga korridoralternativen innebär stora negativa effekter för ett högproducerande jordbruk på Sveriges bästa jordmån.

Norr om Eslövs tätort i den västra korridoren

Det storskaliga jordbruket fortsätter till en del i den västra delen av korridoren medan det långsamt övergår i ett något mer småskaligt och lantbruk med större andel djurhållning. I den västra delen ägs marken till stor del av godsens Trolleås och Trolleholm. Korridoren är bred och delar sig i norr till två alternativ för passagen över Rönne å. Dels i en västlig korridor mellan Gunnaröds Gård och Billinge och dels i östlig korridor mellan Rönneholms slott och Rönneholms mosse.

Hela den norra delen av kommunen är ytterst komplex och komplicerad att ta sig igenom med en ny stambana med en överhängande risk för stora långvariga effekter. De västra delarna är ganska glest befolkade men innefattar mycket stora naturvärden i norr, kulturvärden i området kring Trolleholm och kommunens enda kvarvarande tysta områden i nordväst. Dessutom skulle området kring Billinge påverkas negativt av buller och barriäreffekter, ett område där kommunen nyligen avslutat en tjugo år lång



process för att förhindra brytning av kaolin i området med bland annat motiveringen att buller skulle påverka dessa tysta områden.

Den östra delen av korridoren är ett typiskt mellanskånskt jordbrukslandskap med en mängd gårdar utspridda längs vägarna – ett resultat av skiftesreformerna på 1800-talet. Här finns bland andra byarna Öslöv, Bosarp och Orrahus. Om den nya stambanan går igenom dessa finns en risk att de på sikt försvinner.

Lantbruket är inte lika storskaligt som i de södra delarna men marken brukas av ett antal jordbrukare som bedriver verksamhet dels på egen mark men även till stor del på arrenderad mark. Det finns i detta område också många som bor på landsbygden, men som inte lever på jordbruket utan endast har mindre odlingar och det finns även många hästgårdar. Det har under de senaste tio åren funnits en ”grön våg” som har satt tydliga spår i kommunens landsbygd. Konsekvenserna av en ny stambana genom området skulle därmed inte bara påverka produktion utan skulle även påverka genomtänkta livsval för många boende på ett oerhört negativt sätt.

Passagen över Rönne Å vid Gunnaröds Gård (vid Billinge) går genom kommunens högsta naturvärden och skulle innebära att tysta områden försvinner. Vid denna passage finns idag en ganska utbredd naturturism främst bestående av paddling i Rönne å, men även genom vandring. Eslövs kommun deltar i ett utvecklingsprojekt för naturturismen (vilket tar sin utgångspunkt i ett pågående arbete med att skapa förutsättningar för lax och annan fisk att vandra ner i ån). Många passerar området när de tar sig till Söderåsen från Stehags station, antingen via buss, med cykel eller till fots. Dragningen skulle direkt eller indirekt påverka byarna Norra och Södra Hultseröd precis vid kommungränsen till Höörs kommun.

Passagen som ligger mellan Rönneholms slott och Rönneholms mosse passerar även den genom ett område med kultur- och naturvärden, dock av en annan karaktär. På Rönneholms mosse pågår idag torvbrytning, men den är under avveckling och företaget ska återställa marken till ett våtmarksområde med möjlighet till rekreation. Det finns en fastställd plan för detta som tagits fram i samarbete mellan Länsstyrelsen, Eslövs kommun och det aktuella företaget. Det finns idag ett rikt fågelliv i området och det är framförallt förutsättningar för det som kommer att utvecklas vidare.

Naturvärdena i denna sträckning är generellt lägre än den västliga, eftersom området främst består av utdikad sjöbotten. Det finns däremot höga kulturvärden genom arkeologiska fynd från tidiga boplatser i Skåne och genom sin koppling till den gamla slottsmiljön runt Rönneholms slott. Sträckningen är också tätare befolkat än den västliga.

Det går inte att göra en bedömning av korridorernas genomförbarhet utifrån det underlag som Trafikverket samråder kring, såsom korridorerna presenteras ser inte Eslövs kommun att något alternativ är möjligt att arbeta vidare med. De potentiella konsekvenserna är omfattande och komplexa och påverkan sträcker sig över kommungränsen. Konkreta lösningar som visar

hur passagerna ska utarbetas för att hantera den problembild som Eslövs kommun har påvisat saknas. Det är omöjligt för Eslövs kommun att ta ställning till något alternativ utan garantier för att Trafikverket kommer att välja en teknisk lösning som tar hänsyn till den komplexa problembild som Eslövs kommun har beskrivit.

Beroende på val av passage finns behov av fördjupade studier även av sträckningen från Eslövs stad till övergången eftersom påverkan skiljer sig åt beroende på vilken sträckning som väljs. Vidare är det angeläget att analyserna av sträckan till/från samt passage över Rönne Å sker i samarbete med Höörs kommun eftersom påverkan där blir lika omfattande som i Eslövs kommun.

Påverkan på jordbruk och krav på genomförande

Alla föreslagna korridoralternativ genom Eslövs kommun passerar högkvalitativ jordbruksmark och kommer att påverka jordbruket negativt. För att hitta vägar att minimera denna påverkan har Eslövs kommun genomfört ett flertal möten med markägare för att få en tydlig bild av vilka faktorer som är problematiska. I samtalen med markägarna i Eslövs kommun har fokus legat på att bibehålla och utveckla matproduktion.

Generella effekter som tagits upp är:

- Jordbruksenheter riskerar att delas upp.
- Små enheter är svåra att bruka (uppgifterna vi har fått är ett minsta mått mellan 24 och drygt 30 meter).
 - Mindre enheter innebär fler vändningar som genererar högre bränsleförbrukning, men också högre doser besprutning – både gödning och gift.
 - Marken packas också hårdare vilket innebär en produktionsminskning på 25-30%.
 - Kilformade enheter är i dessa hänseenden värst.
- Framför allt gårdar med djurhållning är hårt reglerade gällande när de får lov att köra ut gödsel på sina åkrar, och eventuella omvägar skulle drabba dem hårt. Effekten rör framförallt ekonomiska merkostnader, men för stora ändringar i de logistiska förutsättningarna kan även innebära att verksamheten inte längre kan bedrivas.
- Detsamma gäller när vall ska tas in från fälten. Eventuella omvägar medför större kostnader men även en möjlig kvalitetsförsämring av grödan.
- Många större gods och gårdar finns inom korridorsförslagen och påverkan på dem kan komma att bli större än bara på jordbruket. De har alla en mängd fastigheter på sina egendomar som de hyr ut och de är ofta av kulturhistoriskt värde. De har även gamla ekonomibyggnader med stora kulturhistoriska värden som de idag inte kan använda som en del av bruket, utan de underhåller dem bara just för detta värde. Om företagens möjligheter att bedriva jordbruk skulle minskar kan det få negativa värden även för dessa andra verksamheter och den negativa påverkan för landsbygden i sin helhet skulle bli omfattande.

- Dessa större gods och gårdar har dessutom ofta energiproduktion antingen genom vindkraftverk eller genom halm- och fliseldning. Överskottet av energiproduktionen säljs vidare genom elnätet men i vissa fall finns även en uppkoppling till fjärrvärmenät (Ellinge Gods). Även här kan en påverkan få negativa effekter som sprider sig långt utanför det faktiska jordbruket. Konsekvenser av den här karaktären har hittills inte gått att utläsa ur Trafikverkets underlag.

Funktionskrav för genomförande

För att det ska vara möjligt att förlägga banan genom jordbrukslandskapet på ett för markägarna acceptabelt sätt kan deras synpunkter sammanfattas i fem funktionskrav. Grunden för detta är att lokaliseringstuderingen inte innehåller fördjupade analyser om teknisk utformning och höjdläge, vilket gör det omöjligt att bedöma om ett korridoralternativ är möjligt eller ej.

Markägarnas krav:

- Involvera markägarna tidigt i processen och arbeta fram lösningarna tillsammans med dem. En strukturell förändring av jordbruket tar tid men om processen börjar så tidigt det bara är möjligt och görs gemensamt är den möjlig.
- Avtal mellan Trafikverket och markägare ska förhandlas gemensamt och inte en och en. Detta ger större möjligheter för jordägarna att göra eventuella byten av mark och därmed kan behovet av inlösen minska.
- Principen för jordägarna ska vara att sitta kvar i ”orubbat bo”. Den areal som de har idag att bruka ska vara den de har efter att järnvägen dragits. Det innebär att det måste ske ett aktivt arbete enligt punkten ovan att möjliggöra skiften av mark mellan markägare, men även att Trafikverket måste bidra med kompensationsmark som motsvara det faktiska intrånget.
- Principen är att dagens infrastruktur ska finnas kvar. Eftersom dagens lantbruk till mångt och mycket handlar om ”right in time” finns det inte utrymme för omvägar eftersom dessa tar mer tid i anspråk. Omvägar innebär dessutom en merkostnad i form av bränsle. Även för denna punkt är det viktigt att tidigt samarbeta med jordägarna gemensamt eftersom man då kan hitta möjligheter för markskiften som underlättar detta arbete.

För att säkerställa livsmedelsproduktion för kommande generationer ställs dessutom följande funktionskrav.

- Den mark som tas i anspråk för en ny stambana får inte överstiga 20 meter i total bredd genom jordbrukslandskapet. Markägarna väljer att sätta en maxbredd för att tydligt markera att Trafikverket måste hitta andra lösningar att ta sig genom jordbrukslandskapet. Att förlägga järnvägen på en bred bank och kanske förlägga en serviceväg sidan om är inte acceptabelt eftersom alltför stora ytor tas i anspråk för denna lösning.

Sammanfattning

Eslövs kommun ställer sig inte bakom något av korridorsförslagen eftersom den grova skalan omöjliggör för Trafikverket att förstå det landskap de vill gå igenom med en ny stambana.

Sträckningar som går öster om Eslöv kräver omfattande anpassningar och funktionskrav. De främsta orsakerna är korridorerna riskerar stoppa framtida generationernas möjligheter till utveckling av stationssamhällena Örtofta/Toftaholm, Eslöv och Stehag. Den tar också bort möjligheter till rekreation vid Ellinge golfbana, Snärjet och framför allt Gyaskogen. Denna är också en viktig del för byns identitet och en starkt bidragande orsak till byns utveckling. Inga lösningar eller funktioner har presenterats för Eslövs kommun kring hur en dragning skulle kunna genomföras utan att dessa negativa effekter skulle uppstå.

Inte heller har Trafikverket visa Eslövs kommun hur passagen mellan Östra Asmundtorp och Gullarp kan se ut och hur bullerskydden mot omgivningen ska utformas. Detta är en smal passage som ligger nära staden och även påverkar befintlig infrastruktur.

Hela den norra delen av kommunen - i de västliga alternativen - är ytterst komplex och komplicerad att ta sig igenom med en ny stambana med en överhängande risk för stora långvariga effekter. De västra delarna är ganska glest befolkade men innefattar mycket stora naturvärden i norr, kulturvärden i området kring Trolleholm och kommunens enda kvarvarande tysta områden i nordväst. Dessutom skulle området kring Billinge påverkas negativt av buller och barriäreffekter, ett område där kommunen nyligen avslutat en tjugo år lång process för att förhindra brytning av kaolin med bland annat motiveringen att buller skulle påverka dessa tysta områden.

Passagen över Rönne Å vid Gunnaröds Gård (vid Billinge) går genom kommunens högsta naturvärden och skulle innebära att tysta områden försvinner.

Eftersom en redogörelse av funktionskrav på ny stambana fortfarande saknas drar Eslövs kommun slutsatsen att de västliga korridoralternativen innebär stora negativa effekter för ett högproducerande jordbruk på Sveriges bästa jordmån.

Eslövs kommun är inte övertygad om att Trafikverket kommer att välja lösningar som är acceptabla för Eslövs kommun.

Eftersom Trafikverket inte har mött kommunen angående ovanstående förutsättningar och krav kan Eslövs kommun inte ställa sig bakom en passage genom Eslövs kommun i något av de förslagna korridoralternativen.

Försäljning av Eslövs Industrifastigheter AB

3

KS.2019.0400

Kommunfullmäktige

§ 97

KS.2019.0400

Avveckling genom försäljning av Eslövs Industrifastigheter AB samt godkännande av transportköp av fastighet Nunnan 1**Ärendebeskrivning**

Eslövs Industrifastigheter AB (Eifab) bildades 1957 med syfte att tillhandahålla industrilokaler för privata näringsidkare i Eslövs kommun. I dag finns det privata aktörer som erbjuder dessa tjänster och Eifab bedöms inte längre ha varken den verksamhet eller den omsättning som motiverar ett helägt kommunalt bolag.

Kommunledningskontoret ser ett behov att frigöra det kapital som är bundet i industrilokalerna för att därmed skapa ekonomiska resurser för Eslövs kommun att genom exploatering utveckla nya delar av kommunen. Detta behov i kombination med hög vakansgrad föranleder att kommunledningskontoret föreslår en försäljning av Eifab, det vill säga att aktierna i bolaget säljs med tillhörande industrifastigheter.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens beslut, §107, 2019, Förslag till avveckling av Eslövs Industrifastigheter AB och godkännande av transportköp av fastighet Nunnan 1
- Promemoria med förslag till avveckling av Eslövs Industrifastigheter AB

Beredning

Eifab äger och förvaltar drygt 16 000 kvadratmeter (kvm) industri- och verksamhetslokaler i Eslövs kommun för uthyrning företrädesvis till privata hyresgäster. Eifab äger verksamhetslokaler i tre fastigheter betecknade Kajan 1, Kajan 2 och Städet 4.

Enligt årsredovisning 2018 har bolaget ett bokfört värde på 25 799 000 kr. Marknadsvärdet har i 2018-års redovisning uppskattas till 56 385 000 kr, men måste säkerställas genom ny extern marknadsvärdering. Bolaget redovisar en vinst på 2 691 000 kr för 2018.

Eifabs styrelse har den 16 april 2019 godkänt köp av fastigheten Eslöv Nunnan 1 mot en köpeskilling på 10 000 000 kr. Förvärvet har godkänts av kommunfullmäktige den 17 juni 2019. Tillträde sker den 1 september 2019. Fastigheten förvärvades i syfte att ingå i en långsiktig plan för exploatering, närmare bestämt i planerna på omvandling av området Sallerup. Kommunledningskontoret föreslår att Nunnan 1 överläts till Eslövs kommun enligt reglerna för transportköp.

Eifab äger till 100 procent dotterbolaget Fastighets AB Gäddan med verksamhetslokaler som inrymmer bad- och bowlinganläggning samt till

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

anläggningen kompletterande verksamheter. Eslövs kommun är förstahandshyresgäst till hela fastigheten.

Eifab har idag ca 6000 kvm i outhyrda lokaler, vilket motsvarar cirka 37 procent av totalhyran. Den höga vakansgraden och den genomsnittliga hyresnivån påverkar utfallet av kommande marknadsvärdering.

Den höga vakansgraden tyder på att bolagets ändamål att tillhandahålla industrilokaler för privata näringsidkare i Eslövs kommun inte längre är motiverat inom ramen för ett helägt kommunalt bolag. Ett frigörande av det kapital som är bundet i industrifastigheterna skapar ekonomiska resurser för Eslövs kommun att genom exploatering utveckla kommunen.

Kommunledningskontoret föreslår att:

- Aktierna i Eslövs Industrifastigheter AB (Eifab) erbjuds till försäljning.
- Försäljningen av Eifab föregås av att Eslövs kommun förvärvar fastigheten Eslöv Nunnan 1 genom transportköp från Eifab.

Försäljningen av Eifab föregås av att Eslövs kommun förvärvar Fastighets AB Gäddan från Eifab. Detta kommer som ärende till kommunstyrelsens sammanträde i oktober.

Yrkanden

Johan Andersson (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Beslut

- Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att genom försäljning avveckla Eslövs Industrifastigheter AB.
- Kommunfullmäktige godkänner transportköp av Nunnan 1.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret
Eslövs Industrifastigheter AB

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Förvärv av Fastighets AB Gäddan

4

KS.2019.0400

Kommunfullmäktige

§ 142

KS.2019.0400**Förvärv av Fastighets AB Gäddan****Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktige beslutade den 30 september 2019 att genom försäljning avveckla Eslövs Industrifastigheter AB. I ärendet bifogades en promemoria vilken innehöll en plan för avvecklingen. I promemorian framgår det att försäljningen av Eslövs Industrifastigheter AB (Eifab) föregås av att Eslövs kommun förvärvar Fastighets AB Gäddan från Eifab. Förfarandet framgår även av beredningen av ovannämnda ärende.

Vid försäljning kommer en extra bolagstämma att hållas både avseende försäljning av Eifab respektive dotterbolaget Fastighets AB Gäddan.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens beslut §140 2019 Förvärv av Fastighets AB Gäddan samt direktiv till kommunens ombud
- Protokoll från styrelsemöte Fastighets AB Gäddan, 2019-09-05
- Protokoll styrelsemöte, Eifab 2019-09-05
- Skrivelse till kommunstyrelsen 2019-10-11 från VD i Eifab

Beredning

Styrelserna i de båda bolagen Eifab och dotterbolaget Fastighets AB Gäddan har beslutat öppna upp för diskussion med kommunen om försäljning av Fastighets AB Gäddan.

I ovannämnda promemoria framgår att i ett nästa steg efter kommunens förvärv av dotterbolaget kan kommunen överväga att genomföra en avveckling av bolaget genom frivillig likvidation. Inför ett sådan ställningstagande bör kommunen göra en analys av vilka skatteeffekter och andra ekonomiska effekter som kan tänkas uppkomma som en följd av att bolaget likvideras och fastigheterna överförs till kommunens förvaltning. Marknadsvärdering kommer enligt Eifabs VD att vara klar i slutet av oktober enligt bifogad skrivelse. Marknadsvärderingen medför skatteeffekter om lokalerna lyfts in i kommunens förvaltning liksom återföringen av de obeskattade reserverna till beskattning. Fastighets AB Gäddan har idag en låneskuld om 130 miljoner kronor.

Lokalerna inom fastigheten Hästen 15 förvaltas idag av kommunens servicenämnd.

Inför försäljningen av Eifab föreslår kommunledningskontoret att hyreskontraktet nummer 9915-01-2 avseende Städet 4 (fastighetsbeteckning), kallager, sägs upp.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

Avtalet löper tre månader i sänder och hyran är 390 000 kronor. Inför en försäljning är uthyrningsläge och tillgänglighet till lokalerna för den nye ägaren av betydelse.

Jäv

Kari Kajén (SD), Catharina Malmborg(M) och Marianne Svensson (S) anmäler jäv och deltar inte i beslutet av ärendet.

Beslut

- Kommunfullmäktige beslutar att förvärva Eslövs Industrifastigheters AB:s dotterbolag, Fastighets AB Gäddan, organisationsnummer 556115-3999.

Beslutet skickas till

Eifabs styrelse och vd

Fastighets AB Gäddans styrelse och vd

Revisionen

Kommunledningskontoret

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande