BILAGA M1.12 SAMRÅDSMÖTE TRAFIKVERKET

MAXIMA
Projekt tillstånd
Tillståndshandling
Miljöbalken

2025-05-28 Slutversion

Samråd med Trafikverket om projekt MAXIMA

Datum: 2025-01-16
Tid: 14:00-15:00
Plats: Digitalt (Skype)

Närvarande

Namn		Roll
Trafikverket		
Anastasiya Savchenko		Samhällsplanerare, handlägger ärendet hos Trafikverket
Andreas Roth		Samhällsplanerare
Carina Lindeberg		Samhällsplanerare
Sofie Ulvestad		Utredare
Martin Wiggins		Åtgärdsplanerare
VA SYD		
Lena Hellberg		Projektledare Tillstånd
Petra Mani		Bitr. projektledare Tillstånd
Elisabeth Werner		Juridiskt ombud (Delphi) för tillståndsansökan
Stefan Milotti		Projektledare Avloppstunnel Söder och Norr
Anna Palm		Funktionsansvarig Funktion Fastighet
Torbjörn Lagrelius		Funktion Fastighet
John Sjöström		Ansvarig samråd, Tyréns
Rebecka Strohl	Protokollförare	Handläggare samråd, Tyréns

Det som anges i protokollet är information som framkom på möte utöver det som framgår av powerpointpresentationen (bilaga 1). Även under mötet ställda frågor och lämnade svar redovisas i protokollet.

1 Välkomna

Lena Hellberg hälsar alla välkomna och presenterar förutsättningar för dagen

- Syfte med mötet är avgränsningssamråd och att VA SYD ska få återkoppling på projektet
- Genomgång agenda
- Presentation av mötesdeltagare (se deltagarlista)
- Informerar om att Trafikverket kommer att få protokoll och presentation cirka en vecka efter mötet.

2 Inledning och presentation av avloppsreningssystemet MAXIMA

2.1 MAXIMA – ett nytt system för rening av vårt avloppsvatten

Lena Hellberg presenterar VA SYDs verksamhet och MAXIMA

VA SYD:

- En av Sveriges största VA-organisationer som nu storsatsar på avloppsreningssystemet
- Driver på miljösmarta lösningar
- Har verksamhet i gång dygnet runt, för en halv miljon människor och omsätter cirka 1 miljard per år.
- Renar avloppsvatten, dricksvatten, hanterar skyfall genom smarta lösningar till exempel utjämningsmagasin, samlar in avfall för återvinning och återbruk

MAXIMA:

- Stort regionalt samhällsprojekt. VA SYD bygger om och bygger ut Sjölunda avloppsreningsverk för att rena avloppsvatten från flera kommuner i sydvästra Skåne.
- MAXIMA är ett system som består av olika anläggningsdelar. Ansökan omfattar om- och utbyggnad av Sjölunda avloppsreningsverk, nya utloppsledningar i Öresund, ny pumpstation i Sjölunda, Avloppstunnel Söder under Malmö och Avloppstunnel Norr från Lund till Malmö.
- Alla anläggningsdelar ska ses som ett tekniskt system. Tunnlarna fungerar som kommunicerande kärl, utjämning ska ske mellan tunnlarna. Tillstånd söks för hela systemet.
- Överföringsledning från Borgeby avloppsreningsverk som ska läggas ner, ingår inte i tillståndsansökan utan hanteras som ledningsrätt.
- Regionen har flera avloppsreningsverk som är i stort behov av modernisering. Befolkningsökningen i regionen ställer nya krav på avloppsreningsverken. Miljölagstiftningen blir starkare när det gäller rening.
- Utbyggnaden av Sjölunda avloppsreningsverk omfattar en kapacitetsökning från dagens anslutning om cirka 360 000 personer till cirka 690 000 personer. Det motsvarar en kapacitet om cirka 820 000 personekvivalenter (pe).

2.2 Samhällsnyttor

Lena Hellberg presenterar projektets nyttor

- Regionens befolkningstillväxt och klimatförändringar behöver hanteras för att samhället ska kunna fungera. VA SYD vill vara proaktiva och göra utbyggnaden innan befolkningen blivit för stor.
- Utbyggnaden av systemet kommer att ge många nya arbetstillfällen under en 10-årsperiod.
- Regional samordning minskar belastningen på mindre vattendrag, genom att lokala avloppsreningsverk kan stängas och förbättrad reningsteknik på Sjölunda. Det blir även mindre miljöbelastning ut i Öresund med de nya utloppsledningarna.
- Vill återvinna energi och näringsämnen i samhället. Försöker göra nya produkter av restprodukter, till exempel uppgradera metangas från rening till biogas och använda rötat slam som gödning på jordbruksmark.
- Stärka VASYD och dess medlemmar. Samla kompetens och investeringar till ett ställe. Läkemedelsrening ingår inte i MAXIMA men man reserverar en yta på Sjölunda avloppsreningsverk.
- Ett robust system skapas med en ökad driftsäkerhet som kan hantera framtida störningar, kriser och klimatförändringar i regionen under lång tid framåt.

2.3 Preliminär tidplan

Lena Hellberg presenterar

- Arbetar nu med att upprätta en ansökan som lämnas till Mark- och miljödomstolen i Växjö.
- VA SYD planerar skicka in ansökan till mark- och miljödomstolen försommaren 2025 och räknar med att det tar cirka 2 år att få tillstånd.
- Kan tidigast börja bygga under försommaren 2027.
- Det är mest tidskritiskt att bygga ut Sjölunda avloppsreningsverk.
- Byggnation av Sjölunda avloppsreningsverk sker under pågående drift, därav en beräknad anläggningstid på upp till cirka 8 år.
- Bygga avloppstunnlarna och schakt tar cirka 4-5 år.
- Schakt kommer byggas före tunnlarna, tar mellan 6-12 månader att bygga schakten. Aktivitet pågår vid arbetsområden vid schakt i varierande tid och omfattning.

3 Tillståndsansökans omfattning

3.1 Lokalisering

Lena Hellberg presenterar

- Har gjort utredningar och bedömt att lokalisering av avloppsreningsverket är lämpligast på samma plats som nuvarande reningsverk. Lokaliseringen är i ett befintligt industriområde, långt från bostäder.
- Har gjort recipientutredningar för att utreda lämplig utsläppspunkt för utloppsledningar. Har bedömt att det är lämpligt med en punkt 4 kilometer ut i vattnet. Dagens utloppsledningar ligger med utsläppspunkt 2 kilometer ut.

- För Avloppstunnel Söder har man utrett alternativet med ett nytt tryckavloppssystem och bedömt att tunnel är det bästa alternativet eftersom det innebär mindre störningar för boende och påverkan på trafiken.
- Sjölunda pumpstation är lokaliserad strax utanför Sjölunda avloppsreningsverk på grund av platsbrist inne på fastigheten Sjölunda 9. Pumpstationen behöver ligga nära avloppsreningsverket och ligger i lågpunkten mellan de två avloppstunnlarna.
- För Avloppstunnel Norr har också alternativen med tunnel eller ledning utretts. Tunnel har bedömts medföra minst störning.

4 Planerad verksamhet

Elisabeth Werner presenterar

Anledning till att avgränsningssamrådet genomförs är att den planerade verksamheten är tillståndspliktig, både miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet är aktuellt.

- Miljöfarlig verksamhet (9 kap miljöbalken), främst för om- och utbyggnad av avloppsreningsverket samt kapacitetsökningen
- Vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken) kommer att utföras under byggskedet, för tunnlarna som inte är tillståndspliktiga i sig behövs tillstånd till vattenverksamhet på grund av att bortlednings av grundvatten kommer att ske från schakten, samt allt övrigt arbete i vattenområde bland annat vid anläggande av utloppsledningarna.
- Tillstånd och dispenser kan komma att bli aktuellt att söka enligt 7 kap. miljöbalken och artskyddsförordningen. Det utreds för tillfället.
- Följdverksamheter (16 kap. miljöbalken), kommer att ingå i tillståndsansökan för verksamheter och åtgärder som behövs för att kunna bedriva verksamheten, t.ex. transporter och ledningsnätet.

4.1 Avgränsningar

Elisabeth Werner presenterar

Den geografiska avgränsningen för samrådskretsen har beslutats utifrån den parameter som har den yttersta gränsen för påverkansområden för buller, vibrationer och grundvatten. Runt de flesta schakt har grundvattensänkning varit avgörande. Längs med tunneln är det vibrationer. Buller har varit dimensionerande för utloppsledningen.

5 Avloppsreningssystemet

5.1 Avloppstunnel Söder

Stefan Milotti presenterar

- Vattnets väg går från schakt S15 Turbinen till schakt S01 Sjölunda pumpstation i huvudtunnel med självfall. Vid S01 pumpas vattnet vidare till avloppsreningsverket.
- Huvudtunneln är cirka 5,5 km lång och cirka 5 meter i diameter.
- Två mikrotunnlar ansluter till huvudtunneln. Mikrotunnlarna är cirka 2,5 km långa totalt och cirka 2 meter i diameter.

- Tunneln ska ersätta befintligt tryckavloppssystem.
- Tunnlar är placerade i kalkberget, cirka 25-30 meter under markytan.
- Avloppstunneln ansluts till 11 schakt. Schakten kan vara startschakt eller mottagningsschakt. Vissa schakt kommer vara utrymningsschakt i byggskede och anslutningsschakt i driftskede.
- 8 befintliga pumpstationer, ligger ungefär där schakten är placerade kommer tas ur drift.
- För byggnation av avloppstunnel och schakt tar det cirka 4 år, men respektive schakt går fortare, 6-12 månader beroende på storlek.
- Drivningsriktningen för tunnelborrmaskinen är från S01 Sjölunda pumpstation till S15 Turbinen. Och för mikrotunnlarna är S17 Rosendal och S20 Borrgatan startschakt för tunnelborrmaskinen och mottagningsschakt för massor.

5.2 Avloppstunnel Norr

Stefan Milotti presenterar

- Avloppsvattnet rinner med självfall från schakt S37 Källby till S01 Sjölunda pumpstation.
- Startschakt för tunneldrivning kommer sannolikt att vara schakt S32 Alnarp alternativt S34 Södra Hjärup.
- Avloppstunneln anläggs cirka 25-30 m under markytan och diametern är cirka 3 meter.
- Samma teknik används som för huvudtunneln i Avloppstunnel Söder.
- 4 schakt med arbetsområden och anslutningar till befintligt ledningsnät.
- Byggskedet uppskattas till cirka 5 år totalt och sker parallellt med borrning av Avloppstunnel Söder.

5.3 Schakt

Stefan Milotti presenterar

- Först byggs stödväggarna, sen grävs det ut jord och berg inom stödväggarna. Därefter gjuts bottenplattan. Sen byggs innerväggarna i betong och då uppnås den vattentäta konstruktionen. Först då kan avloppstunneln anslutas till schaktet.

5.4 Tunneldrivning

Stefan Milotti presenterar

- Två olika borrningstekniker kommer att användas för tunneldrivning.
- En TBM-maskin av typen EPB (Earth Pressure Balance) kommer användas till Avloppstunnel Norr och huvudtunneln för Avloppstunnel Söder. Berget mals sönder och förtillverkade betongsegment placeras av maskinen bakom drivningsfronten, cirka 2 meter åt gången och bildar en tät ring. Skruvtransportör och transportband matar massor bakåt mot S01 Sjölunda pumpstation för Avloppstunnel Söder. För Avloppstunnel Norr sker utlastning vid S32 Alnarp alternativt S34 Södra Hjärup.
- För mikrotunnlar trycks tre meter långa betongrör framåt med hjälp av domkrafter i ett startschakt och skapar en tät betongtunnel. Även drivningen av mikrotunnlarna förutsätts ske med EPB-TBM.

6 Aktuella schakt med arbetsområden

6.1 Tunnel mellan S12 Skruvgatan och S17 Rosendal

Fråga från VA SYD: En av mikrotunnlarna ska drivas mellan schakt S21 Skruvgatan och S17 Rosendal, under bangården. Sättningskänsliga jordarter kan inte uteslutas i området vilket medför att VA SYD behöver rådighet över ett mindre område vid bangården för att injektera ytan. Vi har tidigare haft kontakt med en handläggare på Trafikverket för att skriva avtal men i och med att det låg så långt fram i tiden så ville Trafikverket avvakta. VA SYD fick information om att de skulle återkomma cirka ett år innan det var behov av tillträde. Är samma person fortfarande kvar?

Trafikverket svarar: Vi kan inte svara på det. Markförvaltningen delar ut frågor till handläggare allt eftersom de kommer in.

VA SYD svarar: Vi har ett ärendenummer för kontakten som kan skickas till Trafikverket.

Fråga från Trafikverket: Vilken omfattning kommer injekteringen ha? Vilken påverkan har det för verksamheten på platsen?

VA SYD svarar: Vi behöver förstärka berget innan tunnelborrmaskinen ska passera under bangården, vi kan behöva stoppa tunnelborren under passagen för service. Injekteringen görs med en borrbandvagn som för ner injekteringen från markytan. Det behövs en yta på cirka 100 kvadratmeter, 10 x 10 meter. Tillträde förväntas behövas under cirka 2-3 veckor.

***Trafikverket svarar*:** För vår del är frågan hur den aktuella ytan används idag, hur nära spåret ytan är och om vi kommer behöva stänga något spår. Det kommer att krävas speciell kompetens från entreprenören eftersom det rör sig och arbete i spårmiljö. När kommer det att ske i tid?

VA SYD svarar: Cirka 2029-2030. Kan vi få de krav som kommer ställas på oss via ärendet med markförvaltningen?

***Trafikverket svarar*:** Det ni behöver från oss är ett markmedgivande. Det brukar finnas villkor om vad och när man får utföra arbete. Det är möjligt att det är i samband med det som kraven ställs. Vi vill gärna se en ritning på vilken yta som är aktuell.

VA SYD svarar: Vi har inte bestämt exakt vilken yta som är aktuell ännu, det beror på var det är mest lämpligt för Trafikverket. Det viktiga är att det är en tillräckligt stor yta.

Kommentar från Trafikverket: I närheten av det område som pekas ut av VA SYD finns ett materialförråd som hör till det närliggande lokstallet. Det är viktigt att de verksamheter som finns i omgivningen kan fortsätta med sin verksamhet och att transporter till och från förrådet inte begränsas.

Fråga från Trafikverket: Behöver det göras något schakt innan injekteringen eller injekterar ni rakt ner i markytan?

VA SYD svarar: Det behövs inget schakt. Man injekterar direkt i marken i nivå med tunneln.

Fråga från Trafikverket: Det är en liten yta som behövs, kommer man åt hela den delen av berget på den lilla ytan?

VA SYD svarar: Ja man kommer åt det som behövs. Det är möjligt att vinkla borrhålen från arbetsytan.

Fråga från Trafikverket: Ni nämnde tidigare årtalen 2028-2035. Har ni någon uppfattning om tidplan för de olika delarna?

VA SYD svarar: Allt hänger på när vi får tillståndet. Vi tror att arbeten kan starta 2027. Det kommer förmodligen ta ett par år innan vi når området vid bangården. Vi tror att vi kommer starta med tunneln 2028 och det tar ett tag innan vi kommer till den här platsen.

Kommentar från Trafikverket: Vi har ett projekt i det här området som kommer att bli påverkat av MAXIMA. Trafikverket vill bygga ytterligare ett spår i höjd med lokverkstaden. (Trafikverket visar flygfoton på bangården med ett utritat nytt spår). Spåret kommer att hamna rakt ovanpå ett befintligt område som sägs tillhöra VA SYD där det finns ett högt avluftningsrör och ett skåp. Trafikverket har även fått information om befintliga ledningar tillhörande VA SYD som går i närheten. Kommer dessa ledningar att rivas i samband med att MAXIMA tas i drift?

VASYD svarar: Ledningarna kommer inte att rivas. Det är osäkert om ledningen kommer vara i bruk eller inte, det beror på vad det är för typ av ledningar. Frågan berör egentligen inte projektet MAXIMA utan VA SYDs befintliga verksamhet.

Kommentar från Trafikverket: Vi trodde att ledningen ska tas ur bruk och tas bort när MAXIMA är klart och har därför tänkt vänta med att bygga spåret tills MAXIMA är klart. Om ledningen kommer vara kvar behöver Trafikverket flytta ledningen och de är därför intresserade av tidplanen.

VASYD svarar: Det här är en viktig fråga att fortsätta diskutera mellan Trafikverket och VA SYD, men det måste diskuteras med rätt person på VA SYD. Vi kan återkomma med en lämplig kontaktperson.

Fråga från Trafikverket: När kan vi räkna med att MAXIMA är klart?

VASYD svarar: Preliminärt i slutet av 2035, men det beror på när vi får tillståndet. Den här delen av tunneln kan inte tas i drift förrän S01 Sjölunda pumpstation är klar. VA SYD ska ta fram en kontaktperson och informera Trafikverket.

Fråga från Trafikverket: Är det de lila områdena på bilden för S17 Rosendal ytor som VA SYD behöver tillgång till?

VASYD svarar: Ja, de lila är arbetsområden.

Kommentar från Trafikverket: Trafikverket är intresserade av att nyttja ungefär samma områden under ungefär samma tidsperiod.

VASYD svarar: Schakt S17 Rosendal är startschakt för tunneldrivningen av mikrotunneln, där kommer man ta ut massor för tunneldrivning från båda hållen, det vill säga mot S16 Värnhemstorget och S12 Skruvgatan.

Trafikverket svarar: Vi känner till att VASYD och TRV har haft en dialog om arbetsområden vid S17 Rosendal.

VASYD svarar: Det stämmer, det finns dokumentation från möten. Torbjörn Lagrelius (som nu lämnat samrådsmötet) har deltagit på möten med Trafikverket.

Fråga från Trafikverket: Tolkade vi det rätt som att ni ska ta ut massor från schakten?

VA SYD svarar: Massor tas ut vid startschakten, S17 Rosendal och S20 Borrgatan för mikrotunnlarna samt vid S01 Sjölunda pumpstation för huvudtunneln. Massorna som tas ut kommer att transporteras bort direkt.

Fråga från Trafikverket: Vi är intresserade av transporterna. Vad kommer det att bli för påverkan på vägnätet från byggtransporter?

VA SYD svarar: Vi håller på att utreda trafikbelastningen och redovisar detta i ansökan. En del information om transporterna finns redan i samrådsunderlaget. Det kommer även vara en del transporter av material och maskiner till schakten.

6.2 S21 Spillepengen

***Fråga från VA SYD*:** Tunneldrivningen vid S21 Spillepengen går under järnvägen. Har ni några frågor eller information om det?

Trafikverket har inga frågor.

7 Förväntad miljöpåverkan

John Sjöström presenterar

- Miljöpåverkan blir störst i byggskedet.
- Utredningar om grundvattenpåverkan vid varje schakt samt en samlad bedömning pågår.
- Det utreds var överskottsvatten som uppstår vid respektive schakt ska ledas.
- VA SYD har skickat ut en enkät till fastighetsägare inom påverkansområdet för att samla in information om verksamheter, byggnader och anläggningar som kan påverkas av vibrationer och grundvattensänkning. Det är viktigt att Trafikverket informerar, till exempel via enkäten, om de har verksamheter som kan påverkas.
- Bullerpåverkan hanteras för respektive schakt, förutsättningarna är unika vid varje schakt. För att minimera påverkan är olika skyddsåtgärder och försiktighetsmått aktuella, till exempel bullerskyddsskärmar och arbetstider.
- Det finns även naturvärden och närhet till Natura2000-områden som beaktas.
- I driftskedet sker transporter till och från Sjölunda avloppsreningsverk och utsläpp till recipient i samma omfattning som idag.

Fråga från VA SYD: Har Trafikverket några frågor angående miljöpåverkan?

Trafikverket svarar: Inga frågor. Trafikverket får läsa undersökningarna som kommer med ansökan och eventuellt återkomma med synpunkter då.

8 Övriga frågor

Fråga från Trafikverket: Var det så att vissa schakt används under byggtiden och en del behålls?

VA SYD svarar: De flesta schakten behålls.

Fråga från Trafikverket: Kommer de ytanspråk som redovisats behövas även i driftskedet?

VA SYD svarar: De gäller till störst del i byggskedet och till mindre del i driftskedet. I driftskedet har schakten en överbyggnad i marknivå och eventuellt en ventilationsbyggnad. Det behöver finnas en mindre yta för parkering vid inspektion. Detaljer kommer att redovisas i ansökan.

Lena Hellberg avslutar och tackar för mötet.

9 Bilagor

Bilaga 1. Presentation vid samrådsmöte