

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 15 april 2014 16:12
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter angående den planerade utbyggnaden av Lommabanan

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 15:22
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter angående den planerade utbyggnaden av Lommabanan

Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

Vi motsätter oss den planerade utbyggnaden av Lommabanan. Vi anser att de föreslagna åtgärderna innebär försämringar av både miljö och säkerhet för de boende i de orter som påverkas, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för orter längs järnvägen (trots de föreslagna nya stationerna). Vi anser att den planerade utbyggnaden av Lommabanan inte kan påbörjas förrän en komplett miljö och bullerutredning genomförts och kräver att de nödvändiga säkerhets- och bullerskyddsåtgärderna genomförs innan utbyggnaden av Lommabanan påbörjas.

Redan i dag överstiger bullernivåerna de övre riktvärdena längs den befintliga banan med befintlig trafik, vilket Trafikverket konstaterar och beskriver i Bullerutredning Lommabanan, från 2004-06-14.

Ska samtliga riktvärden för buller hållas måste bulleråtgärder vidtas.

Vi motsätter oss starkt att Trafikverket och Lomma kommun överväger att ytterligare öka trafiken på Lommabanan utan nödvändiga bullerskyddsåtgärder när det redan idag är omöjligt att utan negativ påverkan vistas utomhus i trädgårdar och i hus längs med Lommabanan på grund av buller. Vi kräver att en komplett bullerutredning genomförs och att de bullerskyddsåtgärder som det refereras till i Miljökonsekvensbeskrivningen från 2014-03-03, för den del av Lommabanan som går genom byggda områden, genomförs innan den planerade trafikökningen i samband med öppnandet av tunneln genom Hallandsåsen. Vi kräver även att vibrationsdämpande åtgärder genomförs innan den planerade trafikökningen.

Att bullerskyddsåtgärder "kan störa kulturlandskapets öppna vyer" och "begränsa möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön kring järnvägen" anser vi vara av underordnad betydelse, när miljö med störande buller och vibrationer samt säkerhetsaspekten för de boende i de berörda orterna måste prioriteras före och högre än utsikten för resenärerna.

Att persontrafiken med ett tåg i timmen (som eventuellt kan bli två tåg i timmen under rusningstrafik) skulle leda till förbättrade pendlingsmöjligheter för de boende i och omkring Lomma har vi svårt att se, när persontrafiken på Lommabanan resulterar i försämrade bussförbindelser samt försvårar för pendlare till andra platser än Malmö C, eftersom de ökade bomfällningstiderna (miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs som överskridande en minut) och den ökade trafiken på Vinstorpsvägen kommer leda till förlängda restider. Miljöpåverkan av trafikförändringar med fler och längre bomfällningar ska ingå i den kompletta miljö- och bullerutredningen.

Påståendet att attraktiviteten för Lomma som boendekommun skulle öka på grund av den ökade tågtrafiken anser vi sakna grund, när attraktiviteten redan är väldigt hög och snarare kommer att minska på grund av det ökade bullret, den försämrade säkerheten och den förändrade trafiksituationen. Samtidigt har inga realistiska åtgärder för att ta bort de negativa aspekterna av ökad

tågtrafik i boendemiljön tagits fram eller genomförts.

Lommabanan skär rakt igenom Lomma. Det finns både skolor och fritidsanläggningar på båda sidor om spåret. Det är i dagsläget många barn som transporteras eller transporterar sig själva mellan dessa skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolor etc. under dagtid. Den planerade trafikökningen kommer leda till en försämrad säkerhet för våra barn när de korsar järnvägen flera gånger om dagen.

Även om UtredningsAlternativ 6 är det som innebär minst påverkan på Lomma samhälle saknas ett alternativ i utredningen - att leda tågtrafiken utanför de tätbebyggda samhällen Lommabanan idag skär rakt igenom. Ett sådant alternativ orsakar minst buller, minst säkerhetsrisker, minst miljöpåverkan och hade dessutom inte stört kulturlandskapets öppna vyer eller begränsat möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön.

Framförallt kräver vi att bullerskyddande och vibrationsskyddande åtgärder utreds och genomförs innan den planerade trafikökningen.

Vänligen



Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 15 april 2014 20:12
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Lommabanan, Kävlinge-Arlöv

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 19:13
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Lommabanan, Kävlinge-Arlöv

Hej!

Jag bor i en villa i Furulund och har lommabanan på ca 300m avstånd från tomten. Det är jätteroligt att trafikverket satsar på att bygga ut den kommunala infrastrukturen. Jag vill bara kommentera att jag hoppas att det buller som kommer att uppstå när tågen börjar köra hanteras på ett sådant vis att vi som bor nära lommabanan inte blir påverkade av detta på ett negativt sätt.

Min poäng är att det känns viktigt för oss som bor i området att ni ser till att det inte kommer uppstå några olägenheter för oss som bor längs lommabanan.

Hur kommer buller att elimineras specifikt för oss i Furulund (Kullen)? Vi bor på Kaprifolgatan.

Ser med glädje fram emot era kommentarer!

Mvh
[REDACTED]

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:49
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Lommabanan
Bifogade filer: Trafikverket 2014-04-15_Anders Kristensson.pdf
Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 20:45
Till: Diariet Trafikverket
Kopia: [REDACTED]
Ämne: Lommabanan

Hej Trafikverket,
Inkommer med synpunkter på de dokument som presenterat gällande Lommabanan.
Tacksam om ni kan bekräfta att ni mottagit mitt mail samt att jag erhåller svar på de synpunkter jag
framfört.
Med vanlig halsning,

[REDACTED]

[REDACTED]

Till:
Trafikverket
Att: Håkan Petersson
Box 366
201 23 Malmö

hakan.petersson@trafikverket.se

Stävie 2014-04-15

Från:



Synpunkter på järnvägsutredningen - Lommabanan Kävlinge-Arlöv



Bild: Fastighet [redacted] vid järnvägsöverfart Åkarpsvägen Stävie.

Härmed inkommer jag med synpunkter gällande järnvägsutredningen såsom fastighetsägare och verksamhetsutövare av fastigheter [REDACTED]

Sammanfattningsvis:

Jag emotsäger mig ett mötesspår i Stävie då jag anser att den jämförelse mellan alternativen som redogjorts i tabell 15-1 och som ligger till grund för fortsatt arbete med inriktning mot alternativ "utredningsalternativ" (UA) 6 inte ger en korrekt och konsekvent rättvisande bild av utredningsalternativen.

Följande brister måste utredas innan inriktning kan ske:

1. Gällande UA6 framgår det i utredningen i tabell 13-1 att alternativet har **störst intrång på jordbruksmark – totalt markintrång 22 000 m²**. Därför finner jag det anmärkningsvärt att detta setts såsom det mest fördelaktiga alternativet gällande intrång utan borde istället jämföras/likställas med UA3-4.
2. Gällande UA6 har **ingen simulering gjorts avseende trafik och kapacitet**. Därför finner jag det anmärkningsvärt att detta alternativ är markerat som mest fördelaktigt alternativ utan gjord simulering. Borde vara maximalt neutral fram tills dess att en simulering gjorts för att grunda detta på fakta.
3. UA6 är enda utredningsalternativ där man räknat ut **nettovärdeskvoten** gällande anläggningskostnad och samhällsekonomi, samtidigt har **ingen simulering gjorts avseende trafik och kapacitet**, vilket har en direkt påverkan på samhällsekonomi och måluppfyllelse, vilket skapar frågetecken kring dess betydelse för utredningen. Därför finner jag det anmärkningsvärt att detta alternativ (UA6) markerats som det mest fördelaktiga alternativet gällande måluppfyllelse samtidigt som ingen simulering av trafik och kapacitet har utförts och samtidigt ingen jämförelse med övriga alternativ sett ur ett "nettovärdeskvots perspektiv".
4. Gällande UA3 belyses natur och kultur minst fördelaktiga, men i tabell 13-3 beskrivs UA3 som UA2, dvs neutral.

Med ovan redovisade brister finner jag att den inriktning trafikverket föreslaget inte är korrekt utan kräver att samtliga av dessa brister utreds samt att man därefter drar en slutsats kring de olika alternativen baserat på komplett fakta.

När jag gått igenom den utredning som gjorts framstår UA3 som ett bättre alternativ till den fortsatta inriktningen:

- UA3 har en bättre och mer konkurrenskraftig anläggningskostnad
- Mindre markanvändning och intrång kontra UA4-6 samt mindre påverkan på kulturvärden än UA 5-6.

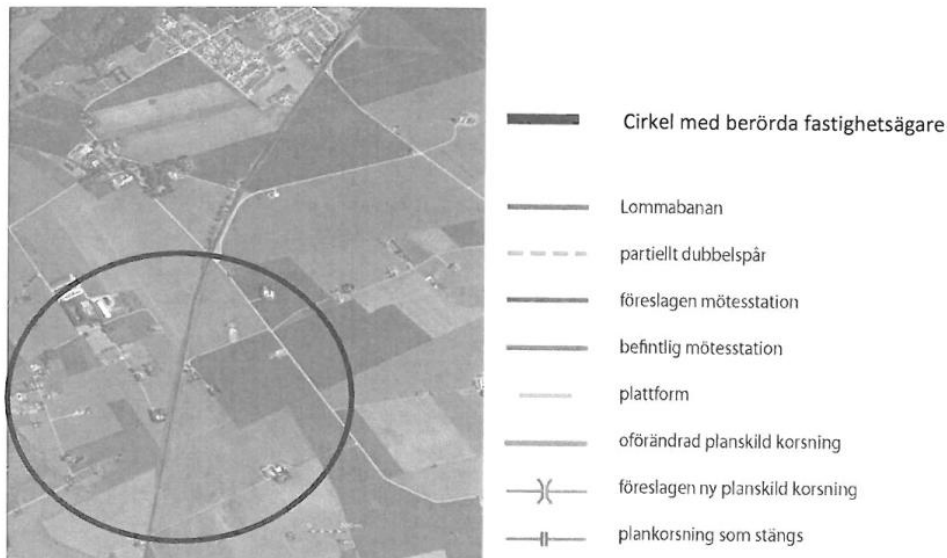
Mot förmodan att trafikverket efter ovan utredning av de brister som redogjorts kommer fram till att UA6/4 är det alternativ som man bestämmer sig för att gå vidare med har jag ytterligare följande synpunkter:

1. Jag förespråkar "nordligt" läge med följande motivering.

- Placeringen ligger mitt emellan mötesspåret i Flädie och stationsområdet i Kävlinge, vilket sett ur ett trafikperspektiv är det mest fördelaktiga.
- Placeringen lämpar sig bättre då delar av sträckan gränsar till Stävie stationshus och tidigare stationsområde. Skulle det i framtiden bli en hållplats i Stävie är platsen det mest naturliga sett ur ett kommunikationsperspektiv.
- Placeringen kommer bättre att smälta in i landskapet då terrängen och kuperingen har mindre påverkan på landskapsbilden sett ur ett gestaltungsbespektiv .

2. Mötesspår inverkan på närmiljön:

- Det framgår inte heller i utredningen vilka konsekvenser ett mötesspår får för boende och verksamhetsutövare, därför kräver jag en fördjupad utredning av vibrationer, buller och hälsorisker i anslutning till mina fastigheter och för övriga berörda fastighetsägare vid ett mötesspår utöver den ökade trafiken en utbyggnad får. Vidare att berörda fastighetsägare är med i utformandet av mötesspår samt skyddsåtgärder.



- Mötesspåret placering ur ett "risk perspektiv" vid eventuell urspårning med hänsyn till Eons gasledning som går under en av de tilltänkta mötesplatserna. Vilka konsekvenser får en urspårning med "farligt gods" över gasledningen? Säkerhetsavstånd?

Utifrån ovan och beträffande mina fastigheter har jag följande krav på fortsatt utredning:

- Jag kräver en fördjupad utredning av vibrationer, buller och hälsorisker i anslutning till mina fastigheter: [REDACTED], särskilt vid UA4/6.
 - Jag är särskilt oroad av över buller, vibrationer och hälsorisker för mitt privat boende på fastighet [REDACTED]
 - Jag är särskilt oroad av över buller och vibrationer för mina fastigheter [REDACTED] och [REDACTED] där jag bedriver verksamhetsutövning.
- Jag kräver att samtliga av mina fastigheter innefattas i den fortsatta planläggningsprocessen och att jag som fastighetsägare dels blir involverad i processen samt hålls underrättad, särskilt vid ett eventuellt "sydligt mötesspår".

Tacksam om mina synpunkter förs till protokollet och utreds samt att jag erhåller svar på de synpunkter som framförts.

Med vänlig hälsning,

[REDACTED]

Ps. Till handlingarna skall också tidigare synpunkter inkluderas, daterade 2012-06-19, skickade till projektledare Håkan Petersson.

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:49
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter på Lommabanan

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 20:32
Till: Diariet Trafikverket
Kopia: [REDACTED]
Ämne: Synpunkter på Lommabanan

Hej,

Vi är boende inom det område som kommer påverkas av Trafikverkets ökning av godstrafik på Lommabanan.

Vi önskar härmed framföra vår oro för följande:

- 1) värde minskning av fastigheterna i området.
- 2) skadliga luftpartiklar från bromsar och hjul från tågen.
- 3) buller och vibrationer i samband med den ökade trafiken.
- 4) att olycksrisken kommer att öka avsevärt.

Därför kräver vi att ordentliga utredningar görs av Trafikverket för den påverkan som ökningen kommer medföra, såsom miljö, vibrationer och buller. Utifrån detta material krävs att åtgärder görs i enlighet med de bestämmelser som finns. Långsiktigt ser vi att godstrafiken läggs om på ett nytt spår utanför bebyggelsen!

Mvh

[REDACTED]

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:50
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Lommabanan

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 20:26
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Lommabanan

Synpunkter på "Val av lokaliseringsalternativ (f d järnvägsutredning)" Lommabanan Kävlinge-Arlöv.

Vi bor granne med järnvägen, på Solgatan, vid stationsläget i Lomma, och vi vänder oss bestämt emot varje tanke på att lägga mötesspår inne i Lomma samhälle. Gnisslande inbromsande godståg dag och natt är en mardröm.

Vi anser att Utredningsalternativ 5,6 för stationsområdet är det enda rimliga.

En stor fördel med förslaget är att det endast görs en angöring, på västra sidan, med plattformen på samma sida.

Bilparkeringen, som oberoende av övrig utformning av stationsområdet bör begränsas till ett minimum, kan med fördel placeras där det i dag redan finns parkering söder om stationshuset. Möjligen vid en tänkt gata söder om Vinstorpskolan som alternativ.

Men vi vill också starkt betona att Trafikverket måste ta i tu med bullret, med tanke på den starkt ökade trafik som planeras. Inga flera halvkvädna uttalanden, utan tydliga besked om hur bullret kan attackeras. Närmaste huset på detta järnvägsavsnitt ligger bara åtta meter från rälsen!

Med förhoppningar om att Trafikverket inte kör över en stark opinion mot bullerplågan vid järnvägen i Lomma,

[REDACTED]

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:50
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 22:39
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

Som Lommabor motsätter vi oss starkt den planerade utbyggnaden av Lommabanan. Den utökade godstrafiken kommer att göra Lomma till ett delat samhälle. Den kommer också att innebära ökat buller, trafikstockningar vid bomfällningar och ökade risker med farligt gods.

Vi motsätter oss att ni och Lomma kommun överväger att ytterligare öka trafiken på Lommabanan utan nödvändiga bullerskyddsåtgärder när vi redan idag påverkas starkt av buller och vibrationer både utomhus och inomhus. Dagens bullernivåer överstiger redan de övre riktvärdena, vilket ni konstaterar och beskriver i den tio år gamla bullerutredningen av Lommabanan.

Det finns både förskolor, skolor och fritidsanläggningar nära och på båda sidor om spåret. Det är i dagsläget många barn som transporteras eller transporterar sig själva flera gånger dagligen mellan dessa anläggningar. Den planerade trafikökningen kommer att leda till försämrad säkerhet för barn och ungdomar i Lomma.

Att persontrafiken med ett tåg i timmen till Malmö istället för fem bussar under rusningstrafik skulle leda till förbättrade pendlingsmöjligheter för Lommaborna har vi svårt att se. Miljöaspekten är försumbar eftersom det redan idag finns miljövänliga bussar.

Påståendet att attraktiviteten för Lomma som boendekommun skulle öka på grund av Pågatågstrafik anser vi sakna grund, då attraktiviteten redan idag är mycket hög och snarare kommer att minska på grund av det ökade bullret, den försämrade säkerheten, den förändrade trafiksituationen och det delade samhället. Samtidigt har inga åtgärder för att mildra de negativa aspekterna av ökad tågtrafik i vår närmiljö tagits fram eller genomförts.

Det enda hållbara alternativet är att INTE leda framtidens godstrafik på en bana från 1886 utan att bygga ett yttre godsspår.

Med vänliga hälsningar



>

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: [REDACTED]

Skickat: den 15 april 2014 22:21

Till: Diariet Trafikverket

Kopia: [REDACTED]

Ämne: Lommabanan, Kävlinge-Arlöv

Synpunkter från Flädie by på Lommabanan. Dokumenten skickas även med vanlig post.

Med Vänliga Hälsningar,

Ann Haluzova

Ordförande Föreningen Flädie by

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd, Box 810
781 28 Borlänge

Flädie 2014-04-12

Yttrande om förslaget om ökad trafik på Lommabanan

Den allmänna meningen hos invånarna i Flädie med omnejd är att vi vänder oss kraftigt mot all ökning av den tunga godstågstrafiken genom Flädie. Det är inte rimligt att leda godstrafiken i den omfattningen genom ett tätbbygggt område när man annars i landet leder trafik runt tätorterna för att minska risken för olyckor, störningar från buller och föroreningar.

När Lommabanan är fullt utbyggd och öppnas upp för persontågtrafik 2020 kommer trafiken att ha femdubblats mot idag. Störningarna för de omkringboende kommer att bli stora. Det kommer att försämra inom- och utomhusmiljön för många av oss och utgöra en ökad trafiksäkerhetsrisk. I Lomma tätort vägs den ökade mängden av tåg upp av möjligheterna av att kunna åka med Pågatåget. I Flädie by får vi inom överskådlig framtid bara nackdelarna.

På grund av ökningen av antalet godståg efter Hallandsåsens öppnande bör man införa för en plankorsning vid väg 913 för att öka trafiksäkerheten vid kommunens mest olycksdrabbade överfart, oavsett persontågtrafik på Lommabanan. Att prioritera en planskild korsning vid väg 913 får en positiv inverkan även på pendlare från hela tre busslinjer 132, 134 samt 137 från stort upptagningsområde som annars riskerar ständiga förseningar till skol- och arbetsliv.

De resande med dessa tre linjer bör ur miljösynpunkt motivera att stationen vid Flädie tidigareläggs för att minska närområdets busstrafik och utsläpp. Den mängd resenärer som idag trafikerar dessa linjer bör utgöra ett tillräckligt starkt resandeunderlag för inte vänta med utbyggnad av stationsområdet i Flädie och därmed också ge de boende i Flädie de positiva effekterna av den ökade trafiken på Lommabanan.

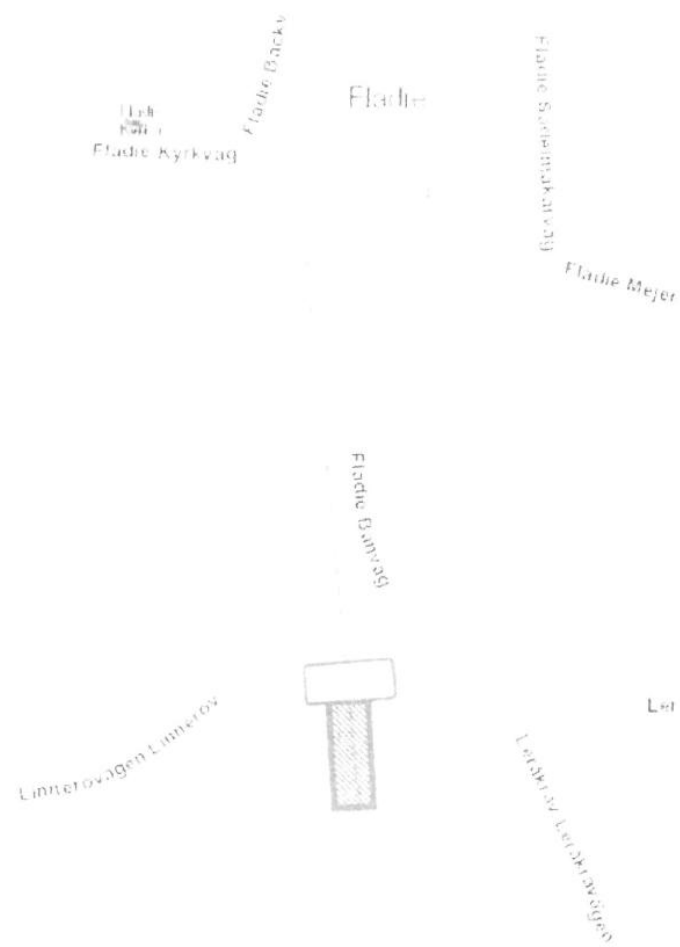
Enligt Lomma kommuns kulturmiljöprogram är bymiljön i Flädie viktig att bevara. Invånarna i Flädie ser ett stort hot från ökningen av trafik på Lommabanan. Denna trafikökning kommer att dela byn och medföra andra inslag som väsentligt kommer att skada bykaraktären, inte minst av den påverkan som de framtida pendlare kommer att ha. För att minimera de negativa effekterna vill vi att den framtida Pågatågsstation i Flädie läggs söder om väg 913 enligt bifogad skiss.

Vi kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spar utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontågtrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd, Box 810
781 28 Borlänge

Flädie 2014-04-12



Till inlägget bifogar vi även en skrivelse vi gjorde under 2009 om placering av station i Flädie.

Invanarna i Flädie via styrelsen i Föreningen Flädie by.

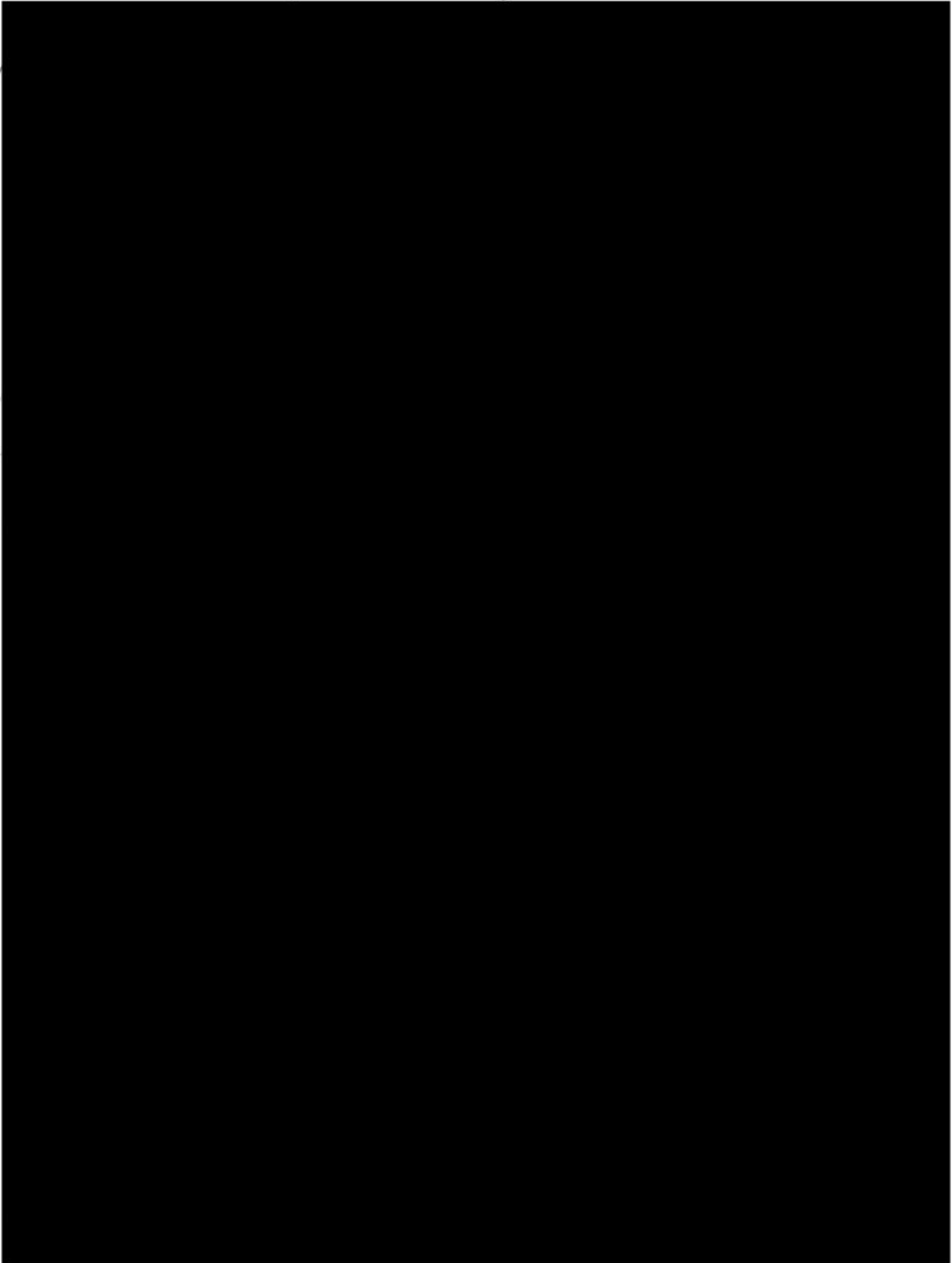
Vid pennan,

Ordförande i Föreningen Flädie by

Ann Haluzova

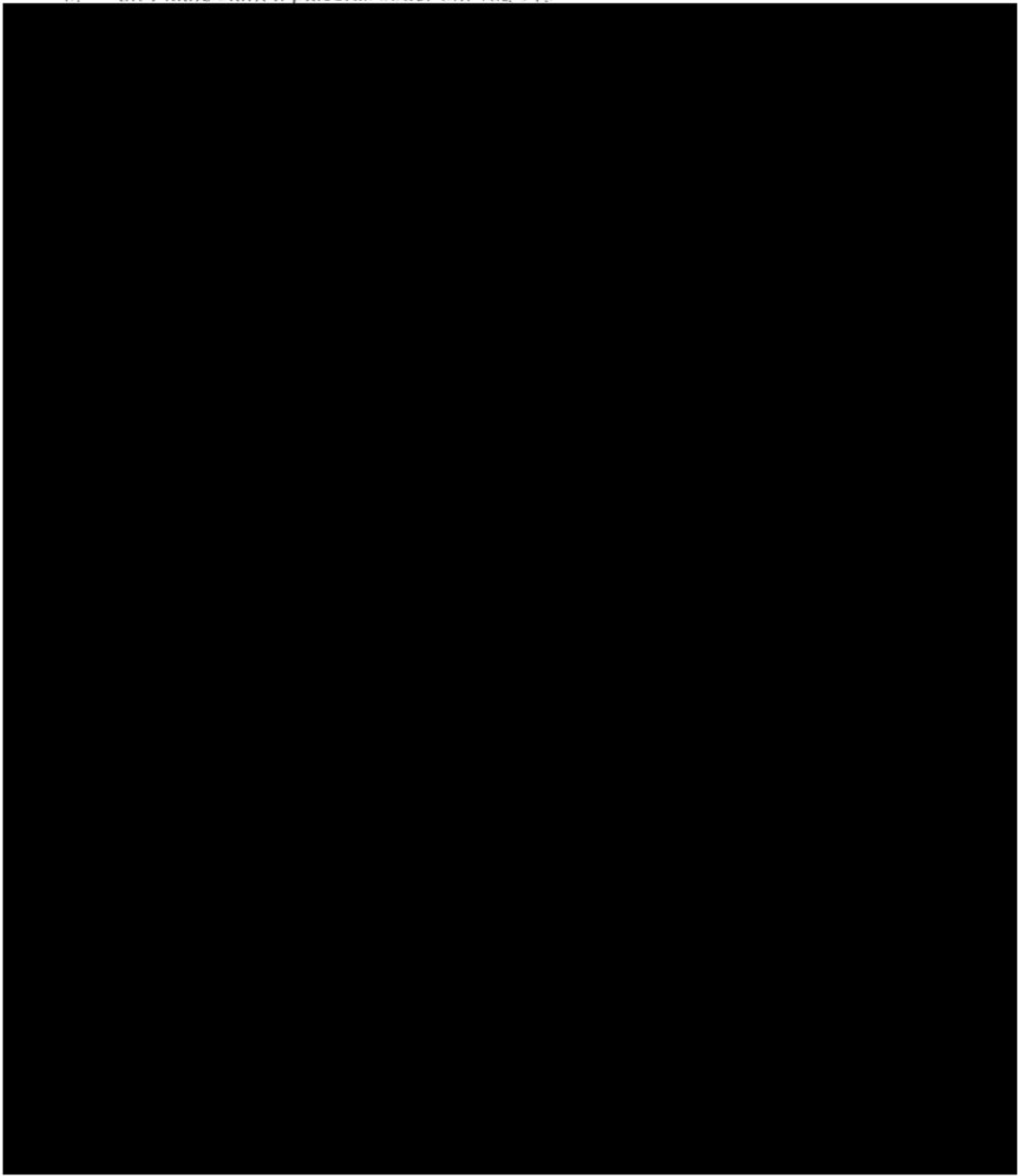
Flädie 2014-04-12

Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

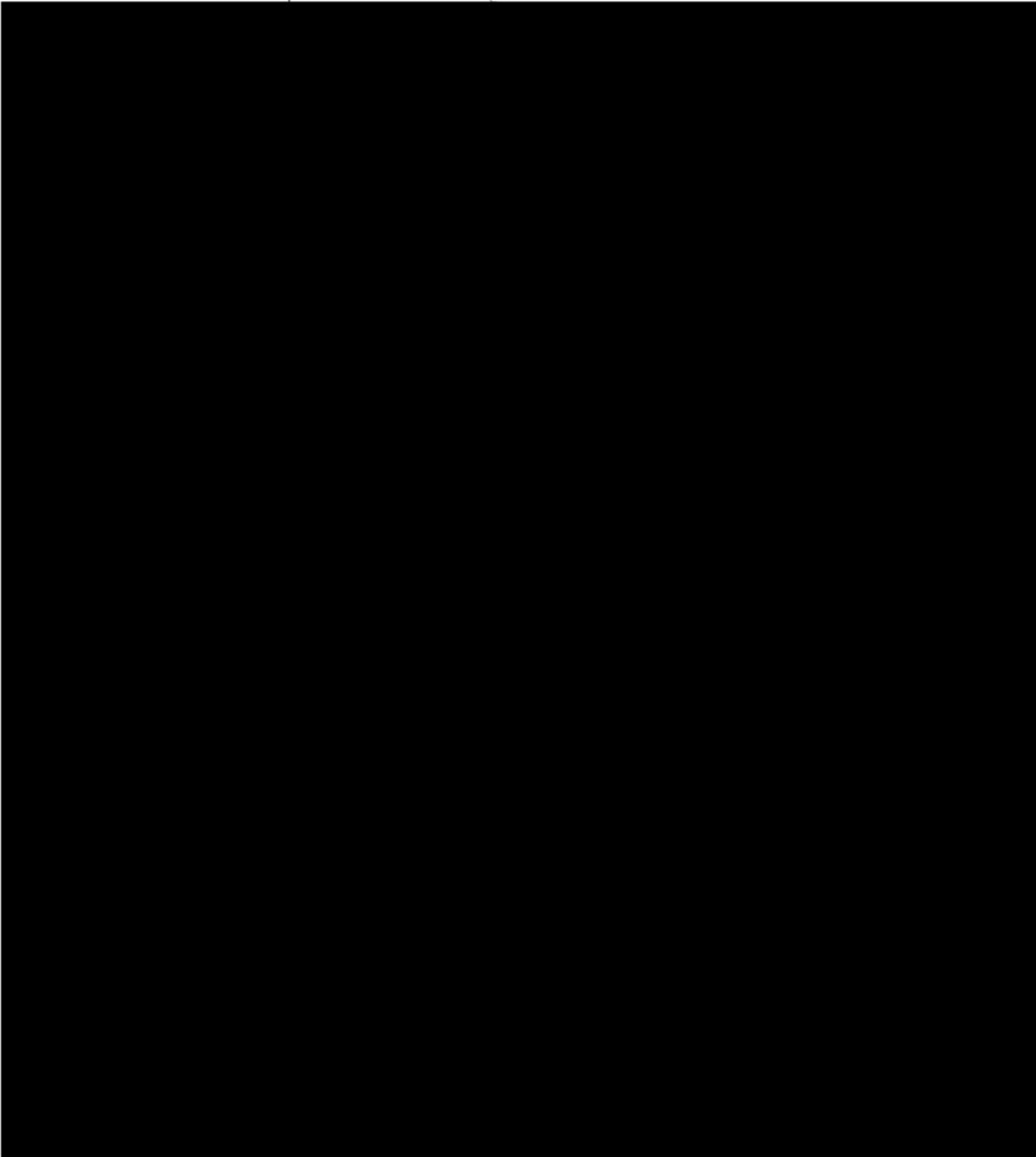
Flädie 2014-04-12

Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

Flädie 2014-04-12

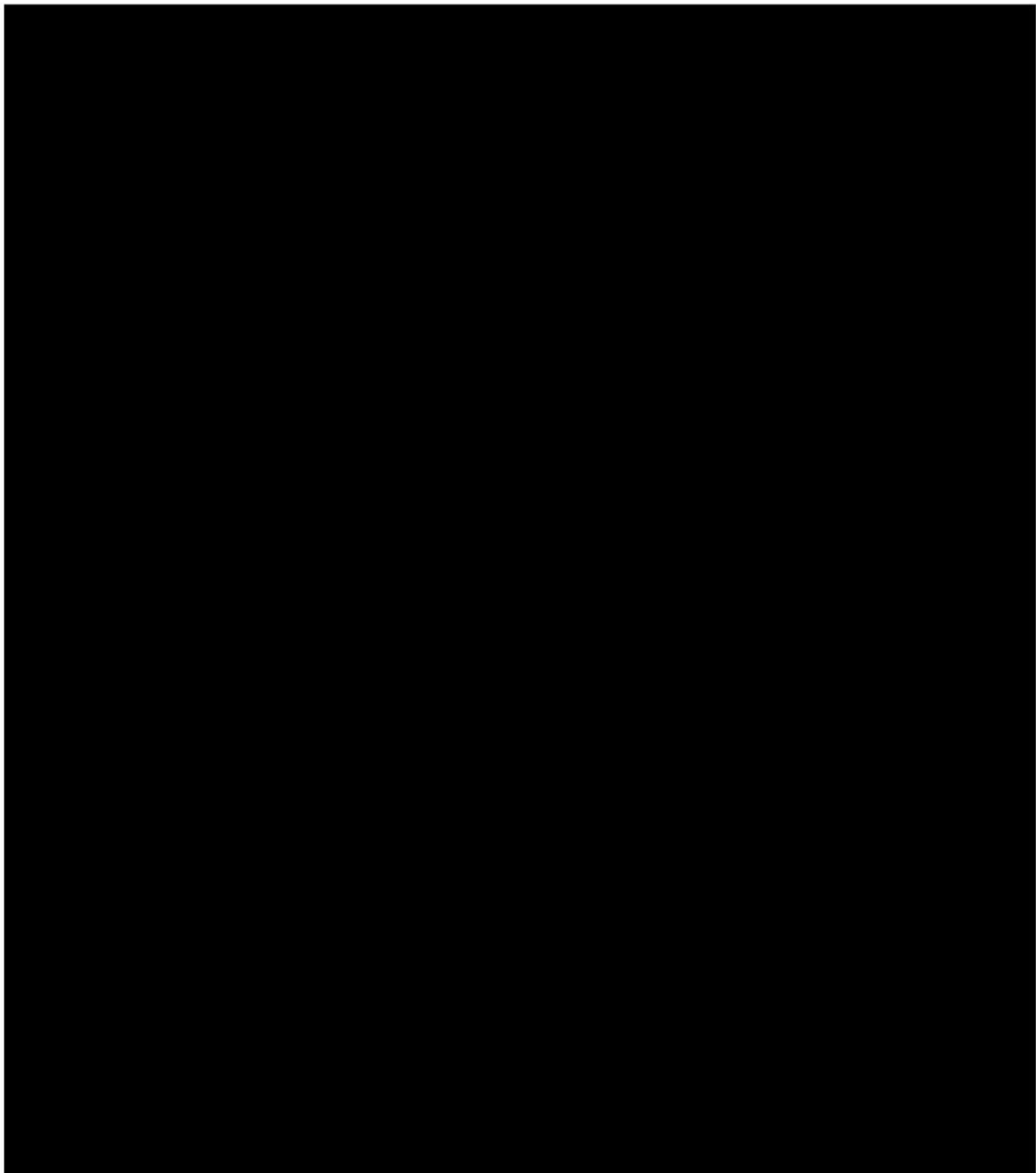
- Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

Flädie 2014-04-12

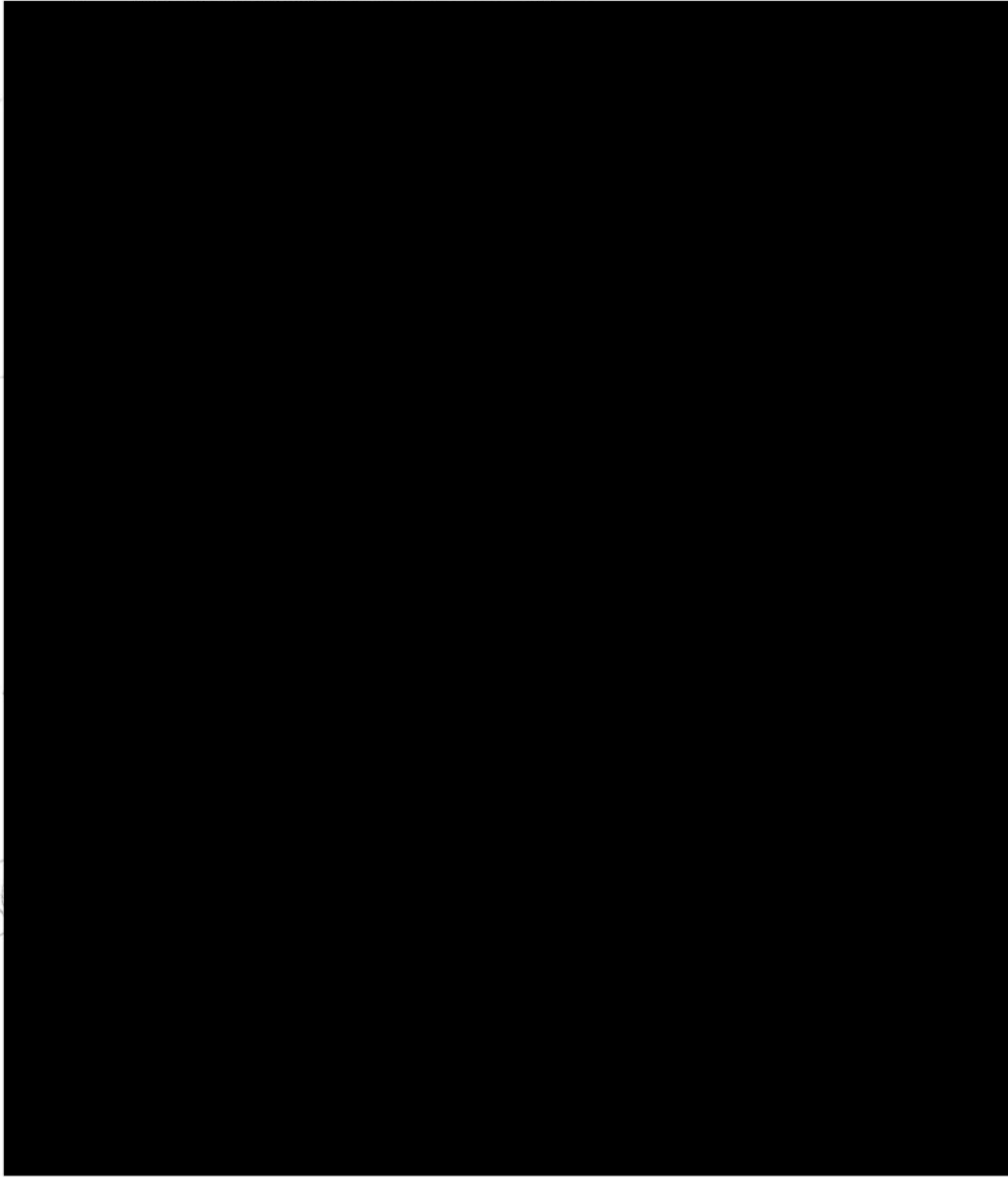
Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913



Flädie 2014-04-12

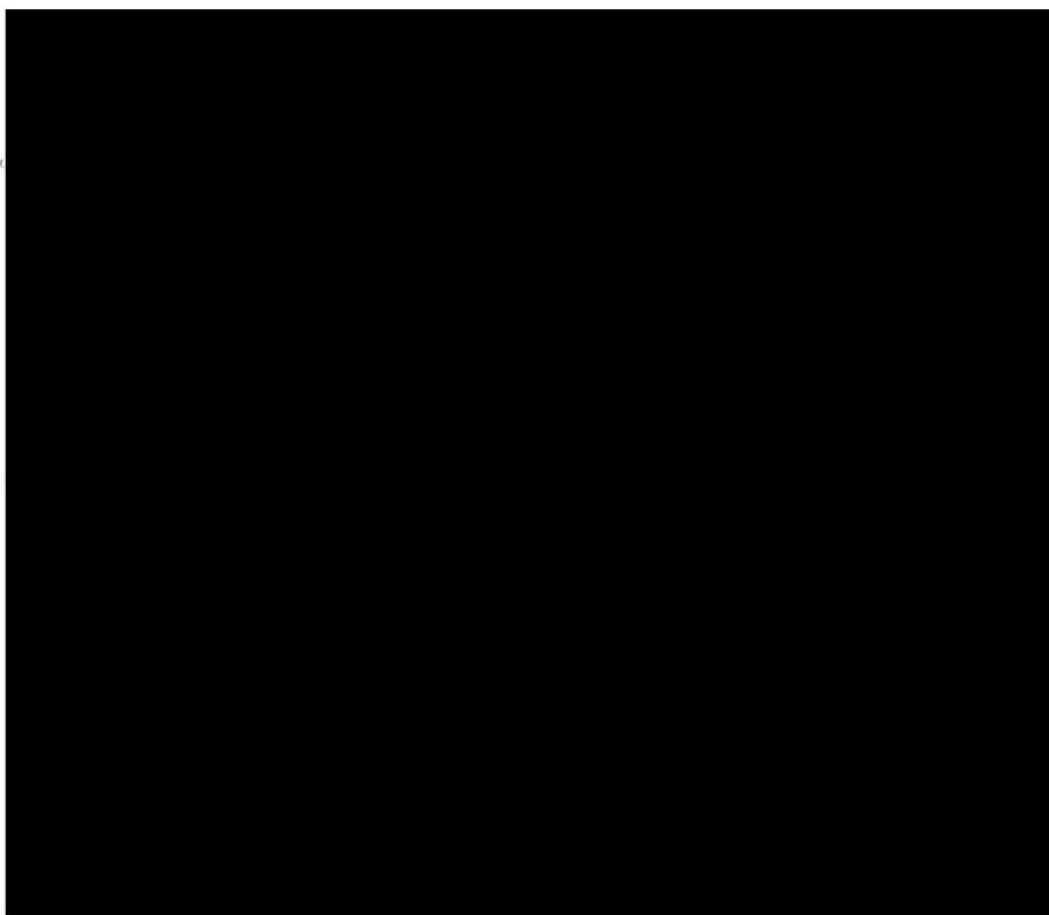
Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

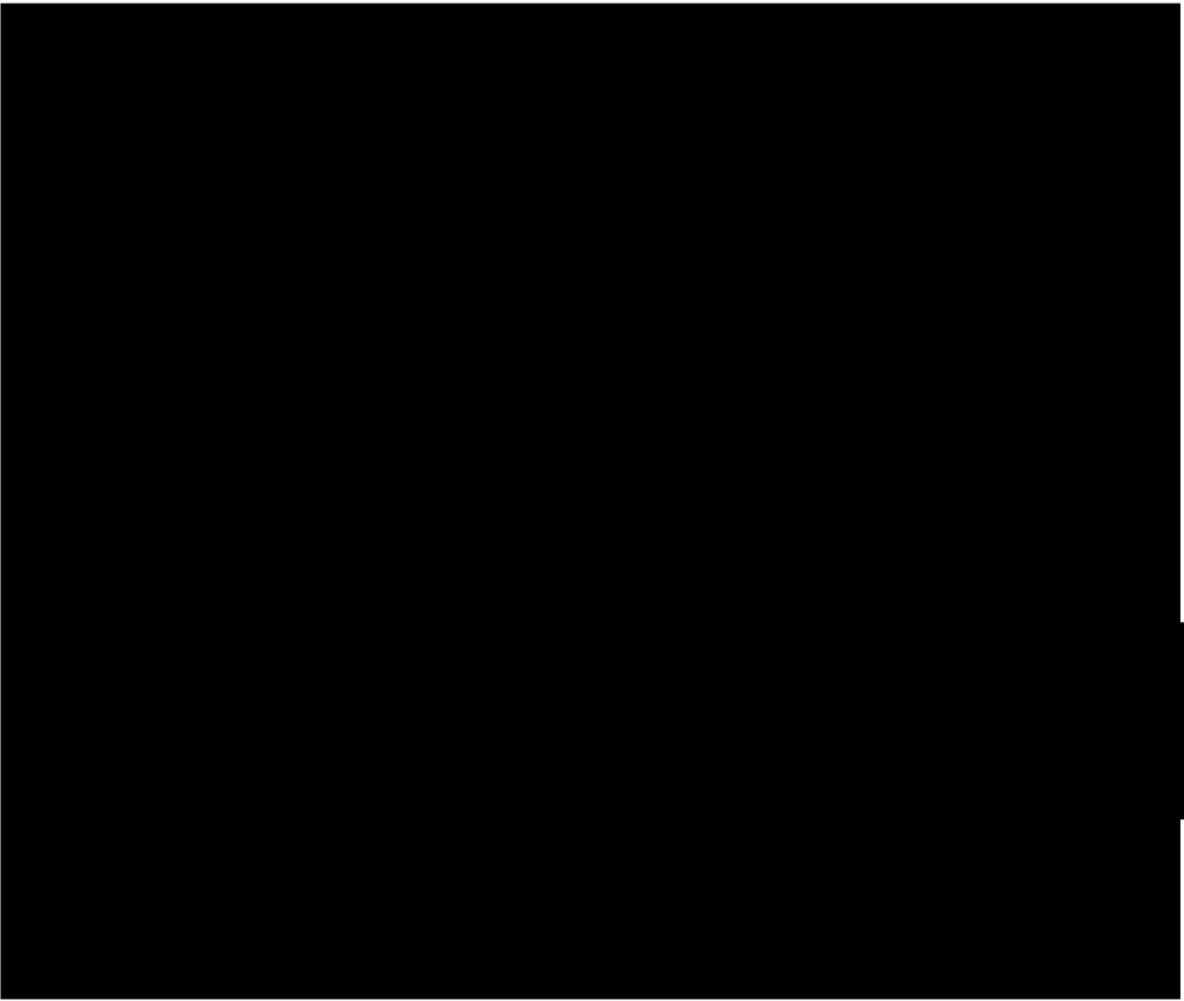
Flädie 2014-04-12

Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913



_____	_____
_____	_____
_____	_____



Kommunstyrelsen
Lomma Kommun
234 81 LOMMA

Flädie 2009-11-29

Inlägg om förslaget för ny sträckning av väg 913 och byggande av pågatägsstation i Flädie by. (Översiktsplan 2010).

Enligt Översiktsplanen sidan 60 är Flädie by med omnejd ett av de områdena inom kommunen som är "regionalt särskilt värdefulla kulturmiljöer". I en förstudie gjord på uppdrag av Kommunen för några år sedan kom man också fram till att man skulle vara rädd om byn och endast varsam utbyggnad rekommenderades. Man föreslog dessutom att bykaraktären var viktig att bevara och rekommenderade att utbyggnad främst skulle ske längs tillfartsvägarna och med husens fasader vända ut mot vägen.

I det förslag som presenteras i Översiktsplanen har samma område också märkts ut på kartan med förklaringen "utredningsområde". Denna utredning kommer dock enligt planeringschef Anders Nyquist tidigast att ske 2011.

Vi finner det därför anmärkningsvärt att man trots ovanstående planerar att man ska fatta beslut redan hösten 2010 om en ändring av väg 913 och en byggnation av pågatägsstation samt tillhörande tillfartsvägar och parkeringsplatser i och i direkt anslutning till byn. Dvs innan kommunen utrett hur man ser på detta kulturområde.

Det normala gången borde vara att de områden som kommunen ger särskild märkning, ska utredas innan man beslutar för så drastiska ingrepp som föreslås i Översiktsplanen.

Man kan lätt se ett antal punkter där nuvarande förslag går stick i stäv med Kommunens tidigare presenterade ambitioner för Flädie by:

- Det är knappast förenligt med en kulturbyggd, eller en by man vill bevara, att lägga en så stor byggnation som en station – med tillhörande parkeringar och tillfartsvägar – inne i byn, eller ens i direkt anslutning till byn.

- Väg 913 är hårt trafikerad redan som den är idag. I och med den planerade utbyggnaden av Bjärred och Borgeby kommer trafiken att öka ytterligare. Att då dra vägen närmare byn innebär en rejäl försämring av så väl boendemiljön som bykänslan.
- Flädie är en utpräglad by, väl värd att bevara. En anläggning av pågatågsstation i byn, eller i byn södra utkanter, kommer innebära en ökad trafik genom byn från Borgeby och Löddeköpinge. Det kommer påverka såväl boende- som bymiljön.
- Om man ska bygga ut byn längs tillfartsvägarna tar man dessutom bort en stor mängd tänkbar tomtmark genom att lägga väg 913 närmare byn.

Vi förstår om man vill göra en planfri korsning där väg 913 korsar järnvägen. Inte minst med tanke på den utökade järnvägstrafiken. Men vi anser att man då måste utreda ifall denna korsning kan läggas i anslutning till den nuvarande, så att man kan bevara den nuvarande vägdragningen. Dvs, vägen bör inte dras närmare byn av praktiska skäl, eftersom det får så stora konsekvenser för boendet och kulturarvet i Flädie by. En ytterligare fördel med att behålla nuvarande vägsträckning är att man inte tar högklassig åkermark i anspråk i onödan.

Samma bedömning måste göras vid valet av plats för en tänkt Pågatågsstation.

I dagsläget bor det ca 8000 personer i Bjärred och närmare 1000 i Borgeby. I Flädie bor det ca 200. Det är alltså uppenbart att Flädie i sig själv inte är underlag för en station. Istället kommer stationen främst att trafikeras av passagerare från Bjärred, Borgeby samt förmodligen även från Löddeköpinge.

Med detta i bakhuvudet känns det inte angeläget att lägga en station inne i Flädie, eller i direkt anslutning till. Närheten för de få som bor i Flädie kompenserar inte den ökade trafik och det ökade buller som en station innebär. Inte heller Flädies unika bymiljö skulle må bra av en sådan byggnation. Vi förslår därför att även placeringen av en eventuell station måste utredas.

Som referens kan man peka på Dösjebro där man valde att lägga stationen utanför byn, just för att mängden obehag stationen innebär, inte kunde uppvägas av eventuell närhetskänsla.

Trots ovanstående är vi generellt positiva till en utökad kollektivtrafik. Ett förslag är då att lägga stationen utanför området som man vill kulturskydda. Dvs antingen norr, eller söder om byn. Och då söder om väg 913. Där finns stora ytor att bygga såväl station som busshallplats, parkering, tillfartsvägar, samkningsparkering och eventuell bensinmack.

Fördelen med en järnvägsstation längre söderut är också att det blir lättare att nå från omgivningen, och det minskar risken att folk väljer att köra genom by på väg till stationen.

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:51
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Protest till Trafikverket mot utökad godstågstrafik på Lommabanan genom Lomma by!

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 22:08
Till: Diariet Trafikverket
Kopia: [REDACTED]
Ämne: FW: Protest till Trafikverket mot utökad godstågstrafik på Lommabanan genom Lomma by!

Jag vill framföra mina protester mot Trafikverkets planer på att kraftigt utöka godstågstrafiken på Lommabanan genom Lomma by, belägen utmed kusten 10 km norr om Malmö.

Vi Lommabor vill inte utsätta oss och våra barn för den ökade olycksrisken, det ökade bullret eller ett delat samhälle där tågen passerar bostäder så nära som 8 meter. Tågen kommer, så snart Hallandsåstunneln öppnar, att börja gå ofta och i väldigt hög hastighet genom byn.

Mer information om problembilden finner ni här: <http://lommasframtid.org/godstagen/godstagen-bakgrund/>

Besök gärna websajten <http://lommasframtid.org>.

Vänligen återkoppla med er syn på saken.

Vänliga hälsningar,



[CONFIDENTIALITY AND PRIVACY NOTICE] Information transmitted by this email is proprietary to Medtronic and is intended for use only by the individual or entity to which it is addressed, and may contain information that is private, privileged, confidential or exempt from disclosure under applicable law. If you are not the intended recipient or it appears that this mail has been forwarded to you without proper authority, you are notified that any use or dissemination of this information in any manner is strictly prohibited. In such cases, please delete this mail from your records. To view this notice in other languages you can either select the following link or manually copy and paste the link into the address bar of a web browser: <http://emaildisclaimer.medtronic.com>

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:51
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter på Lommabanan
Bifogade filer: Trafikverket Fastighet_LOMMA_LOMMA_35_118.docx

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 22:02
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter på Lommabanan

Till den det berör!

Vi bor i en fastighet nära järnvägsspåret och stationshuset i Lomma och skicka härmed in synpunkter på utbyggnaden av Lommabanan som trafikverket planerar, var god se bifogat dokument.

Med vänliga hälsningar

[REDACTED]

Angående förslag till utbyggnad av Lommabanan i Lomma kommun

Vi motsätter oss Trafikverkets planerade förslag till utbyggnad av Lommabanan i Lomma.

Vi bor sedan ett år tillbaka i fastighet [REDACTED] belägen på [REDACTED] nära järnvägsspåret och stationshuset i Lomma. Då miljö kvalitetsnormerna redan i dagsläget överskrids motsätter vi att Lommabanan byggs ut enligt den föreslagna planen. Vi motsätter oss av samma skäl att trafiken ökar då detta kommer att leda till att buller och skakningar ökar ytterligare och medför ohälsa, sämre sömnkvalitet och risk för skador på vår fastighet. Vi förväntar oss att Trafikverket följer miljö kvalitetsnormerna.

Vi anser att:

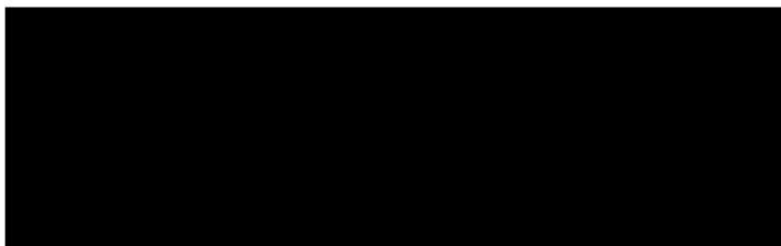
Förslaget kommer att innebära följande olägenheter för oss i vår fastighet och i vår utomhusmiljö.

1. Kraftigt ökade bullernivåer, både från ökad tåg- och biltrafik, som överstiger rekommenderade gränsnivåer både vad gäller inomhus och utomhusnivåer. Då frekvensen och längden av passerande tåg kommer att öka markant kommer även den samlade tiden av buller under dygnet att öka. Detta kan komma att omöjliggöra vistelse i trädgården samt medföra sömnproblem och stress för vår familj. Det finns väl dokumenterat att buller kan leda till betydande sjukdom och försämrad hälsa.
2. Kännbara vibrationer som kan leda till sprickbildning i fasad, stomme, badrum, grund och andra delar av fastigheten. Vibrationerna kan dessutom leda till hälsoproblem och ökan stress samt negativ påverkan på sömnkvaliteten.
3. Ökade utsläpp från bilar som stannar för av och påstigning direkt utanför vår fastighet.
4. Försämrad luftkvalitet på grund av stoftpartiklar i samband med att tågen bromsar in vid stationen samt från förbipasserande godståg som kommer att öka i antal.
5. Ökad risk för olyckor med farligt gods samt svårigheter för räddningstjänst att ta sig fram till olycksplatsen. Enligt banverkets tidigare beräkning i MKBn står det att en olycka vart sjunde år är att vänta.
6. Ökad biltrafik medför svårigheter att ta sig till och från vår fastighet samt ger en osäkrare omgivning för våra barn.
7. Om stationshuset kommer att ligga utanför vår fastighet innebär detta även mer folk i rörelse i området, detta även nattetid vilket i sin tur innebär ökade ljudnivåer och även ökad risk för skadegörelse av egendom, stölder och brott.
8. Ovan nämnda olägenheter kommer med all sannolikhet att sänka värdet på vår fastighet.

Vi kräver följande:

1. Att det utförs en miljökonsekvensbeskrivning vad gäller ljudnivå, luftkvalitet, vibrationer samt analys av innebörden av grundvattensänkningen.
2. Att närliggande vägar som kommer att belastas med ökad trafik sänks och eller beläggs med ljuddämpande asfalt, detta för att minska bullernivåerna.
3. Att Trafikverket upprättar bullerskydd innan tågtrafiken kommer igång och tar sitt ansvar och säkerställer att bullernivåerna inte överskrider de gränsvärden som satts upp i miljöbalken.
4. Vi anser att perrongen bör förläggas till östra sidan och att bilparkeringen placeras närmst spåret liksom angörningsplatserna då det finns mer plats för detta öster om spåren. Mellan parkeringen och gatan kan grönska och träd anläggas så att bostäderna inte berörs i lika stor grad av parkering och biltrafik.
5. Att ekonomisk ersättning utbetalas för trolig värdeminskning av fastigheten.
6. Att skälig ersättning utgår för bullersanering av vår fastighet från Trafikverket för att kunna ljudisolera vår fastighet samt trädgård, till exempel ljudisolerande fönster, plank och annat.
7. Att stationsområdet samt spåren grävs ner under mark.
8. Att en besiktning av fastigheten utförs före ökad tågtrafik samt att skadestånd utbetalas om sprickbildning eller annan skada uppkommer.
9. Att godstrafiken leds utanför Lomma tätort och att hastigheten och längden på tågen minimeras.
10. Vi kräver att man använder/byter till bästa möjliga och tystaste rälsen som finns att tillgå.

Med vänliga hälsningar



Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:52
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter April 2014 ang den planerade utbyggnaden av Lommabanan.doc
Bifogade filer: Synpunkter April 2014 ang den planerade utbyggnaden av Lommabanan MJ.pdf; pastedGraphic.tiff

Kategorier: Lina

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 21:39
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter April 2014 ang den planerade utbyggnaden av Lommabanan.doc



Member of:



Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan.

Vi motsätter oss den planerade utbyggnaden av Lommabanan. Vi anser att de föreslagna åtgärderna innebär försämringar av både miljö och säkerhet för de boende i de orter som påverkas, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för orter längs järnvägen (trots de föreslagna nya stationerna). Vi anser att den planerade utbyggnaden av Lommabanan inte kan påbörjas förrän en komplett miljö och bullerutredning genomförs och kräver att de nödvändiga säkerhets- och bullerskyddsåtgärderna genomförs innan utbyggnaden av Lommabanan påbörjas.

Redan i dag överstiger bullernivåerna de övre riktvärdena längs den befintliga banan med befintlig trafik, vilket Trafikverket konstaterar och beskriver i Bullerutredning Lommabanan, från 2004-06-14. Ska samtliga riktvärden för buller hållas måste bulleråtgärder vidtas.

Vi motsätter oss starkt att Trafikverket och Lomma kommun överväger att ytterligare öka trafiken på Lommabanan och nödvändiga bullerskyddsåtgärder när det redan idag är omöjligt att utan negativ påverkan vistas utomhus i trädgårdar och i hus längs med Lommabanan på grund av buller. Vi **kräver** att en komplett buller/vibrations och luftförorenings utredning genomförs och att de bullerskyddsåtgärder som det refereras till i Miljökonsekvensbeskrivningen från 2014-03-03, för den del av Lommabanan som går genom byggda områden, genomförs innan den planerade trafikökningen i samband med öppnandet av tunneln genom Hallandsåsen. Vi kräver även att vibrationsdämpande åtgärder genomförs genom hela samhällena innan den planerade trafikökningen blir verklighet.

Att bullerskyddsåtgärder "kan störa kulturlandskapets öppna vyer" och "begränsa möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön kring järnvägen" anser vi vara av underordnad betydelse, när miljö med störande buller och vibrationer samt säkerhetsaspekten för de boende i de berörda orterna måste prioriteras före och högre än utsikten för resenärerna. Dessa höga ljudnivåer ger bullerskador och orsakar tinnitus och ohälsa för befolkningen i samhällena.

Att persontrafiken med ett tåg i timmen (som eventuellt kan bli två tåg i timmen under rusningstrafik) skulle leda till förbättrade pendlingsmöjligheter för de boende i och omkring Lomma har vi svårt att se, när persontrafiken på Lommabanan resulterar i försämrade bussförbindelser samt försvårar för pendlande till andra platser än Malmö C, eftersom de ökade bomfällningstiderna (miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs som överskridande en minut) och den ökade trafiken på Vinstorpsvägen kommer leda till förlängda restider. Miljöpåverkan av trafikförändringar med fler och längre bomfällningar ska ingå i den kompletta miljö- och bullerutredningen.

Påståendet att attraktiviteten för Lomma som boendekommun skulle öka på grund av den ökade tågtrafiken anser vi sakna grund, när attraktiviteten redan är väldigt hög och snarare kommer att minska på grund av det ökade bullret, den försämrade säkerheten, försämrade bussförbindelserna och den förändrade trafiksituationen. Samtidigt har inga realistiska åtgärder för att ta bort de negativa aspekterna av ökad tågtrafik i boendemiljön tagits fram eller genomförts.

Lommabanan skär rakt igenom Lomma. Det finns både skolor och fritidsanläggningar på båda sidor om spåret. Det är i dagsläget många barn som transporteras eller transporterar sig själva mellan dessa skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolor etc. under dagtid. Den planerade trafikökningen kommer leda till en försämrad säkerhet för samhällets barn när de korsar järnvägen flera gånger om dagen.

Även om UtredningsAlternativ 6 är det som innebär minst påverkan på Lomma samhälle saknas ett alternativ i utredningen - att leda tågtrafiken utanför de tätbebyggda samhällena Lommabanan idag skär rakt igenom. Ett sådant alternativ orsakar minst buller, minst säkerhetsrisker, minst miljöpåverkan och hade dessutom inte stört kulturlandskapets öppna vyer eller begränsat möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön. Ytterligare en stor vinst med ett yttre godspår är att man även kan avlasta den hårt trafikerade södra stambanan från trafik som går rakt igenom Lund, bygg detta yttre godspår med dubbelspår direkt, så det kan avlasta Lund från godstrafik.

Framförallt kräver vi att bullerskyddande och vibrationsskyddande åtgärder genomförs **innan** den planerade trafikökningen.



Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 08:52
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Besvär Lomma banan
Bifogade filer: Besvär angående den planerade utbyggnaden av Lommabanan 2014-04-15.doc

Kategorier: Erika

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 21:11
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Besvär Lomma banan

Översänder enligt bifogat vårt besvär avseende Lomma banan.

Med vänlig hälsning



Besvär angående den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafiken på Lomma banan

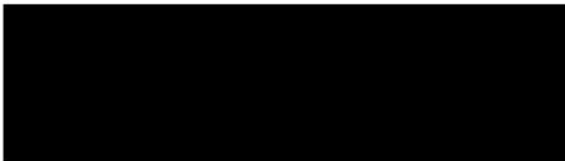
Vi motsätter oss starkt att Trafikverket (och Lomma kommun) avser att fatta beslut avseende ökad trafik på Lomma banan utan att kunna presentera en fullvärdig utredning avseende de miljökonsekvenser som ett sådant beslut medför för de boende inom Lomma kommun.

Vi anser därmed att den planerade utbyggnaden av Lomma banan inte kan påbörjas förrän en komplett miljökonsekvens - och bullerutredning genomförts. Vidare menar vi att de nödvändiga säkerhets- och bullerskyddsåtgärderna, i enlighet med gällande bestämmelser i relevant lagstiftning, som blir följden av en anständig utredning och som det till viss del refereras till i Miljökonsekvensbeskrivningen från 2014-03-03, måste genomföras **innan** utbyggnaden (trafikökningen) av Lomma banan eventuellt kan påbörjas. Miljöpåverkan av biltrafikförändringar med fler och längre bomfällningar anser vi skall ingå i den kompletta miljöutredningen.

Generellt motsätter vi oss den planerade utbyggnaden av Lomma banan med anledning av att den föreslagna trafikeringen med långa godståg innebär en kraftig försämring av både miljö och säkerhet för de boende i de orter som påverkas av tågen. Det finns definitivt bättre alternativ till den behövliga godstrafiken.

Ett sådant alternativ är att leda tågtrafiken utanför de tätbebyggda samhällen som Lomma banan idag trafikerar. En sådan bansträckning orsakar betydligt mindre störande buller för omgivningen, medför lägre säkerhetsrisker, mindre generell miljöpåverkan och inverkar inte menligt på folks hälsa och välbefinnande.

Med vänliga hälsningar



Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 09:00
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Beträffande 1. VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN, Trafikverket, 2014-03-03.
Bifogade filer: Beträff_Lommabanan_samråd_2014LHN_SL_140416 2.pdf
Kategorier: Erika

Från: [REDACTED]
Skickat: den 16 april 2014 00:02
Till: Diariet Trafikverket
Kopia: [REDACTED]
Ämne: Beträffande 1. VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN, Trafikverket, 2014-03-03.

Hej,

Trafikverket, Ärendemottagningen, Region Syd, Box 810, 781 28, Borlänge

Vi bifogar våra synpunkter och krav gällande - VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN, Trafikverket, 2014-03-03.
ute för samråd.

Mvh,

[REDACTED]



15 april 2014

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd
Box 810
781 28 Borlänge

**Beträffande VAL AV LOKALISERINGSSALTERNATIV (f d
JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv
BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN**

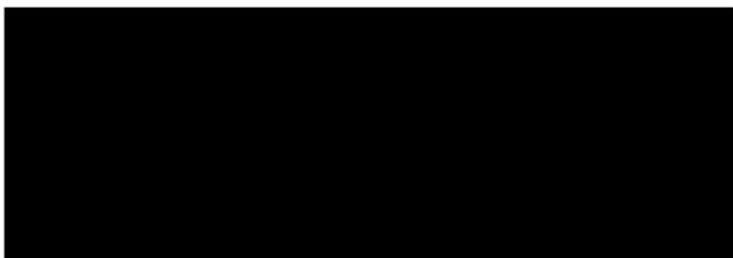
Efter att ha tagit del av samrådsunderlag vill vi framföra våra synpunkter och krav.

Vi är lagfarna ägare till fastigheten [REDACTED] med adress [REDACTED] vilken är i direkt anslutning till Lommabanan Kävlinge-Arlöv, och därmed sakägare och direkt berörda.

Krav och synpunkter

1. Vi ser det som ett krav att ett av alternativen utan mötesspår i Lomma tätort väljs som lösning, såsom beskrivs kapitel 8 - Beskrivning av utredningsalternativen, VAL AV LOKALISERINGSSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN, Trafikverket, 2014-03-03.
Detta i enlighet med Detaljplan för Lomma 35:120 m fl i Lomma, Lomma kommun (Stationsområdet), 2014-01-03.
2. Uppförande av bullerskydd genom Lomma tätort är ett absolut krav redan innan förväntad tågtrafik- eller tåghastighetsökning, för att gällande riktvärden för bullernivåer ska kunna uppfyllas. Vidare kräver vi att Trafikverket redovisar en bullermätning av faktiska värden i Lomma tätort, och främst vid [REDACTED] samt simulering av värden för framtida planskild korsning Vinstorpsvägen -Lommabanan.
Vibrationsutredning och inhämtning av information om fastigheters grundläggning, stomme, etc. vid samma sträcka måste enligt 3.9.3 Vibrationer - VAL AV LOKALISERINGSSALTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING) Lommabanan Kävlinge-Arlöv BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN, Trafikverket, 2014-03-03 dessutom göras innan för att kunna göra en riktig bullernivåbedömning samt för att förhindra eventuella framtida vibrationsskador på [REDACTED]. Således ålägger vi Trafikverket att besiktiga fastigheten på [REDACTED] innan en trafikmängdsökning sker.
Vi håller Trafikverket ersättningsskyldiga för alla framtida skador på [REDACTED] och dess byggnader.

Med vänliga hälsningar



Petersson Håkan, IVsy3 Konsult

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 17 april 2014 08:59
Till: Diariet Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter ang Lommabanan

Kategorier: Erika

Från: [REDACTED]
Skickat: den 17 april 2014 08:20
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter ang Lommabanan

Synpunkter angående Planprogram för stationsområdet i Lomma; [REDACTED]

Vi har synpunkter på Planprogrammet för Stationsområdet i Lomma, [REDACTED]. Vi motsätter oss planförslaget, då planförslaget bör kompletteras med fördjupande och mer omfattande utredningar. Konsekvenserna av planförslagets antaganden i den föreslagna detaljplanen omfattar större delen av Lomma och den ändrade trafiksituationen påverkar säkerhet, trafik och miljö i ett område som vida överstiger planområdet. Detta bekräftas av den begränsade miljökonsekvensbeskrivningen från 25:e februari 2014.

Vi anser att det krävs en fördjupad analys av bullerpåverkan baserat på nuvarande bullernivåer vid framförallt järnväg, men också baserat på den planerade ökningen av fordons trafik på omkringliggande gator, så som exempelvis Storgatan, Linneavägen, Kastanjevägen och Poppelgatan.

Vi anser vidare att en utökad analys av säkerhetsaspekten är nödvändig omkring ovan-nämnda planprogram. Avsaknaden av detaljerad beskrivning av särskilda gång- och cykelvägar i området är särskilt alarmerande, när många barn rör sig genom området på väg till och från skolor och fritidsaktiviteter. Att hänvisa dessa barn till gator med blandtrafik, så som Solgatan, Kaptensgatan mfl. innebär en ökad risk för olyckor. Säkerheten påverkas också av den ändrade trafiksituationen utanför planområdet vilket inte redovisas i Planprogrammet. Här efterlyser vi en utökad analys av hur säkerheten för cykel- och gångtrafikanter påverkas i områden både öster och väster om stationsområdet, så som exempelvis Pilgatan och Storgatan.

Den tillgängliga informationen om hur den planerade sänkningen av grundvattennivån i området anser vi inte vara tillräcklig för att kunna ta ställning till i Planprogrammet. Innan konsekvenserna av en sänkning av grundvattennivåerna är fullt utredda och innan konkreta förslag på åtgärder presenteras, anser vi att det inte går att stödja Planprogrammet för stationsområdet.

Kort och gott, motsätter vi oss förslaget till detaljplan för stationsområdet i Lomma; [REDACTED] i dess helhet, då vi anser att underlaget är för tunt och för geografiskt och tekniskt begränsat och att konsekvenserna för hela Lomma tätort, inklusive säkerhet, miljö, och trafikpåverkan, inte är fullt utredd och redovisad för boende som påverkas av Planprogrammet.

Vi tycker att det föreslagna Planprogrammet skall revideras och utökas med en djupare analys av trafik- och miljöpåverkan för hela Lomma, samt att säkerheten för alla de barn som ska passera området på väg till och från skolor och fritidsaktiviteter tillgodoses på ett bättre sätt.

Vänligen
[REDACTED]



TRAFIKVERKET
ÅBENDEMOTTAGNINGEN
REGION SYD
78123 BERLÖNGE

SEN 15/4

2014/15188

TRAFIKVERKET
2014-04-16
Region Syd

76

Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

Vi motsätter oss den planerade utbyggnaden av Lommabanan. Vi anser att de föreslagna åtgärderna innebär försämringar av både miljö och säkerhet för de boende i de orter som påverkas, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för orter längs järnvägen (trots de föreslagna nya stationerna). Vi anser att den planerade utbyggnaden av Lommabanan inte kan påbörjas förrän en komplett miljö och bullerutredning genomförs och kräver att de nödvändiga säkerhets- och bullerskyddsåtgärderna genomförs innan utbyggnaden av Lommabanan påbörjas.

Redan i dag överstiger bullernivåerna de övre riktvärdena längs den befintliga banan med befintlig trafik, vilket Trafikverket konstaterar och beskriver i Bullerutredning Lommabanan, från 2004-06-14. Ska samtliga riktvärden för buller hållas måste bulleråtgärder vidtas.

Vi motsätter oss starkt att Trafikverket och Lomma kommun överväger att ytterligare öka trafiken på Lommabanan utan nödvändiga bullerskyddsåtgärder när det redan idag är omöjligt att utan negativ påverkan vistas utomhus i trädgårdar och i hus längs med Lommabanan på grund av buller. Vi kräver att en komplett bullerutredning genomförs och att de bullerskyddsåtgärder som det refereras till i Miljökonsekvensbeskrivningen från 2014-03-03, för den del av Lommabanan som går genom byggda områden, genomförs innan den planerade trafikökningen i samband med öppnandet av tunneln genom Hallandsåsen. Vi kräver även att vibrationsdämpande åtgärder genomförs innan den planerade trafikökningen.

Att bullerskyddsåtgärder "kan störa kulturlandskapets öppna vyer" och "begränsa möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön kring järnvägen" anser vi vara av underordnad betydelse, när miljö med störande buller och vibrationer samt säkerhetsaspekten för de boende i de berörda orterna måste prioriteras före och högre än utsikten för resenärerna.

Att persontrafiken med ett tåg i timmen (som eventuellt kan bli två tåg i timmen under rusningstrafik) skulle leda till förbättrade pendlingsmöjligheter för de boende i och omkring Lomma har vi svårt att se, när persontrafiken på Lommabanan resulterar i försämrade bussförbindelser samt försvårar för pendlande till andra platser än Malmö C, eftersom de ökade bomfällningstiderna (miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs som överskridande en minut) och den ökade trafiken på Vinstorpsvägen kommer leda till förlängda restider. Miljöpåverkan av trafikförändringar med fler och längre bomfällningar ska ingå i den kompletta miljö- och bullerutredningen.

Påståendet att attraktiviteten för Lomma som boendekommun skulle öka på grund av den ökade tågtrafiken anser vi sakna grund, när attraktiviteten redan är väldigt hög och snarare kommer att minska på grund av det ökade bullret, den försämrade säkerheten och den förändrade trafiksituationen. Samtidigt har inga realistiska åtgärder för att ta bort de negativa aspekterna av ökad tågtrafik i boendemiljön tagits fram eller genomförts.

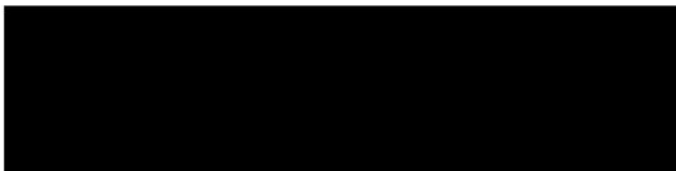
Lommabanan skär rakt igenom Lomma. Det finns både skolor och fritidsanläggningar på båda sidor om spåret. Det är i dagsläget många barn som transporteras eller transporterar sig själva mellan dessa skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolor etc. under dagtid. Den planerade trafikökningen kommer leda till en försämrad säkerhet för våra barn när de korsar järnvägen flera gånger om dagen.

Även om UtredningsAlternativ 6 är det som innebär minst påverkan på Lomma samhälle saknas ett alternativ i utredningen - att leda tågtrafiken utanför de tätbebyggda samhällen Lommabanan idag skär rakt igenom. Ett sådant alternativ orsakar minst buller, minst säkerhetsrisker, minst miljöpåverkan och hade dessutom inte stört kulturlandskapets öppna vyer eller begränsat möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön.

Framförallt kräver vi att bullerskyddande och vibrationsskyddande åtgärder utreds och genomförs innan den planerade trafikökningen.

Vänligen
Förnamn Efternamn
Adress nummer (Fastighetsbeteckning)

REVISUMMER



77

Från: Region Syd
Skickat: den 22 april 2014 10:14
Till: Diariecenter Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter gällande Lommabanan
Bifogade filer: Synpunkter angående Lommabanan.doc

Prioritet: Hög

Kategorier: Lina

Hej Diariet,

Det här har landat i fel e-postlåda, från Region Mitt. Jag hoppas det här blir rätt.
OBS att det inkommit mitten av april.

Med vänlig hälsning

Eva Hast och Anneli Nilsson

Kommunikationsansvarig och Kommunikatör, Samhälle Syd

regionsyd@trafikverket.se

Direkt Eva: 010-123 60 91

Direkt Anneli: 010-123 55 24

Trafikverket Region Syd

Regionkontor i Kristianstad.

Lokalkontor i Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Malmö och Växjö.

www.trafikverket.se

Från: Diariecenter Region Mitt
Skickat: den 16 april 2014 13:38
Till: Region Syd
Ämne: VB: Synpunkter gällande Lommabanan

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 16 april 2014 09:01
Till: Diariecenter Region Mitt
Ämne: VB: Synpunkter gällande Lommabanan

Från: [REDACTED]
Skickat: den 15 april 2014 23:37
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Synpunkter gällande Lommabanan

Hej,

Översänder synpunkter gällande Lommabanan. Se bifogad fil.

Med vänliga hälsningar

[REDACTED]

Synpunkter angående Lommabanan

En ny och komplett bullerutredning avseende den ökade mängden godstrafik måste göras. Faktiska mätningar måste även göras och inte bara beräknade mätningar. Därefter måste bulleråtgärder vidtas såsom bullerplank. Det är inte acceptabelt att Trafikverket endast gör beräknade mätningar och att de under mötet den 31 mars i Alnarp inte kunde lova bulleråtgärder utan endast sa att de går enligt en prioriteringsordning. Redan i dag överstigs bullernivåerna vid vissa fastigheter riktvärdena för maximalnivån längs den befintliga banan med befintlig trafik, vilket Trafikverket konstaterar och beskriver i Bullerutredning Lommabanan, från 2004-06-14. En ökning av godstrafiken kommer att ge ökat buller och fler fastigheter som är över riktvärdena. För att samtliga riktvärden för buller ska kunna hållas och en god boendemiljö uppnås måste bulleråtgärder vidtas.

Det är risk för att den ökade mängden godstrafik kommer att leda till ökade vibrationer. Mätningar och undersökningar måste göras för att åtgärder sedan ska kunna vidtas. Om inte åtgärder vidtas är det risk för sprickor etc i fasaderna. Vi kräver även att Trafikverket bekostar en undersökning av statusen på vår fasad idag så att vi sedan längre fram kan veta hur den eventuellt har påverkats.

En ökad mängd godståg kommer att medföra att bommarna är nere fler gånger per dygn. Det kommer därför att ta längre tid för Lommaborna att ta sig från den ena sidan av järnvägen till den andra. Lomma blir på så sätt ett delat samhälle.

En ökad mängd godstrafik leder också till en ökad risk för urspårningar. Risken är särskilt stor då det under senare tid har uppmärksamats att det generellt är dålig kvalitet på spåren till följd av bristfällig underhållning. En urspårning kan få förödande konsekvenser särskilt om farligt gods är inblandat.

Med beaktande av faktorer som vibrationer, buller, ökad bomfällningstid och urspårningsrisk kräver vi att ett yttre godsspår byggs. Innan ett yttre godsspår är byggt motsätter vi oss kraftigt en ökad godstrafik. Om Trafikverket ändå väljer att öka godstrafiken kräver vi att buller- och vibrationsåtgärder vidtas innan den planerade ökningen. Godstågens längd bör vara kortare än maxnivån.

Med vänliga hälsningar



TRAFIKVERKET
ÅBENDEMOTTAGNINGEN
REGION SYD - BOX 510
781 23 BORLÖNGE

SEN 15/4



Synpunkter på den planerade utbyggnaden och ökningen av tågtrafik på Lommabanan

TRV 2014/15188

Vi motsätter oss den planerade utbyggnaden av Lommabanan. Vi anser att de föreslagna åtgärderna innebär försämringar av både miljö och säkerhet för de boende i de orter som påverkas, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för orter längs järnvägen (trots de föreslagna nya stationerna). Vi anser att den planerade utbyggnaden av Lommabanan inte kan påbörjas förrän en komplett bullerutredning genomförs och kräver att de nödvändiga säkerhets- och bullerskyddsåtgärderna genomförs innan utbyggnaden av Lommabanan påbörjas.

Redan i dag överstiger bullernivåerna de övre riktvärdena längs den befintliga banan med befintlig trafik, vilket Trafikverket konstaterar och beskriver i Bullerutredning Lommabanan, från 2004-06-14. Ska samtliga riktvärden för buller hållas måste bulleråtgärder vidtas.

Vi motsätter oss starkt att Trafikverket och Lomma kommun överväger att ytterligare öka trafiken på Lommabanan utan nödvändiga bullerskyddsåtgärder när det redan idag är omöjligt att utan negativ påverkan vistas utomhus i trädgårdar och i hus längs med Lommabanan på grund av buller. Vi kräver att en komplett bullerutredning genomförs och att de bullerskyddsåtgärder som det refereras till i Miljökonsekvensbeskrivningen från 2014-03-03, för den del av Lommabanan som går genom byggda områden, genomförs innan den planerade trafikökningen i samband med öppnandet av tunneln genom Hallandsåsen. Vi kräver även att vibrationsdämpande åtgärder genomförs innan den planerade trafikökningen.

Att bullerskyddsåtgärder "kan störa kulturlandskapets öppna vyer" och "begränsa möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön kring järnvägen" anser vi vara av underordnad betydelse, när miljö med störande buller och vibrationer samt säkerhetsaspekten för de boende i de berörda orterna måste prioriteras före och högre än utsikten för resenärerna.

Att persontrafiken med ett tåg i timmen (som eventuellt kan bli två tåg i timmen under rusningstrafik) skulle leda till förbättrade pendlingsmöjligheter för de boende i och omkring Lomma har vi svårt att se, när persontrafiken på Lommabanan resulterar i försämrade bussförbindelser samt försvårar för pendlande till andra platser än Malmö C, eftersom de ökade bomfällningstiderna (miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs som överskridande en minut) och den ökade trafiken på Vinstorpsvägen kommer leda till förlängda restider. Miljöpåverkan av trafikförändringar med fler och längre bomfällningar ska ingå i den kompletta miljö- och bullerutredningen.

Påståendet att attraktiviteten för Lomma som boendekommun skulle öka på grund av den ökade tågtrafiken anser vi sakna grund, när attraktiviteten redan är väldigt hög och snarare kommer att minska på grund av det ökade bullret, den försämrade säkerheten och den förändrade trafiksituationen. Samtidigt har inga realistiska åtgärder för att ta bort de negativa aspekterna av ökad tågtrafik i boendemiljön tagits fram eller genomförts.

Lommabanan skär rakt igenom Lomma. Det finns både skolor och fritidsanläggningar på båda sidor om spåret. Det är i dagsläget många barn som transporteras eller transporterar sig själva mellan dessa skolor, förskolor, idrottsanläggningar, kulturskolor etc. under dagtid. Den planerade trafikökningen kommer leda till en försämrad säkerhet för våra barn när de korsar järnvägen flera gånger om dagen.

Även om UtredningsAlternativ 6 är det som innebär minst påverkan på Lomma samhälle saknas ett alternativ i utredningen - att leda tågtrafiken utanför de tätbebyggda samhällen Lommabanan idag skär rakt igenom. Ett sådant alternativ orsakar minst buller, minst säkerhetsrisker, minst miljöpåverkan och hade dessutom inte stört kulturlandskapets öppna vyer eller begränsat möjligheterna för tågresenärerna att uppleva miljön.

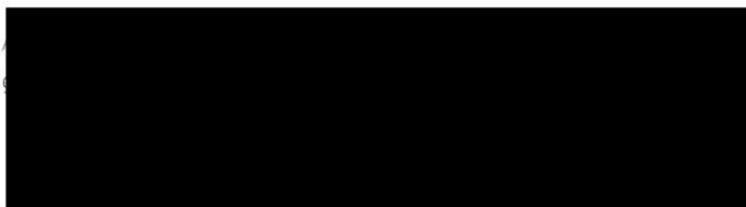
Framförallt kräver vi att bullerskyddande och vibrationsskyddande åtgärder utreds och genomförs innan den planerade trafikökningen.

Vänligen

Förnamn Efternamn

Adress nummer (Fastighetsbeteckning)

RESENÄRER



██████████
trafikverket@trafikverket.se
██████████

Lommabanan, Kävlinge-Arlöv



Synpunkter från Flädie by på Lommabanan. Dokumenten skickas även med vanlig post.

Med Vänliga Hälsningar,

Ann Haluzova
Ordförande Föreningen Flädie by

TRV 2014/15188

TRAFIKVERKET

2014 -05- 23

Region Syd

Hej!

Enligt mail sänds här nu
även originalen med post.

Har inte fått mottagningsbevis/
ärendenummer på mailet jag
skickat in.

Mvh



trafikverket@trafikverket.se

Autosvar Trafikverket

Trafikverket har mottagit ditt meddelande.
Vi återkommer med ett svar på ditt ärende

The Swedish Transport Administration has received your message.
We will respond to your query as soon as possible.



Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Syd, Box 810
781 28 Borlänge

Flädie 2014-04-12

Yttrande om förslaget om utökad trafik på Lommabanan

Den allmänna meningen hos invånarna i Flädie med omnejd är att vi vänder oss kraftigt mot all ökning av den tunga godstågstrafiken genom Flädie. Det är inte rimligt att leda godstrafiken i den omfattningen genom ett tätbbyggt område när man annars i landet leder trafik runt tätorterna för att minska risken för olyckor, störningar från buller och föroreningar.

När Lommabanan är fullt utbyggd och öppnas upp för persontågtrafik 2020 kommer trafiken att ha femdubblats mot idag. Störningarna för de omkringboende kommer att bli stora. Det kommer att försämra inom- och utomhusmiljön för många av oss och utgöra en ökad trafiksäkerhetsrisk. I Lomma tätort vägs den ökade mängden av tåg upp av möjligheterna av att kunna åka med Pågatåget. I Flädie by får vi inom överskådlig framtid bara nackdelarna.

På grund av ökningen av antalet godståg efter Hallandsåsens öppnande bör man införa för en plankorsning vid väg 913 för att öka trafiksäkerheten vid kommunens mest olycksdrabbade överfart, oavsett persontågstrafik på Lommabanan. Att prioritera en planskild korsning vid väg 913 får en positiv inverkan även på pendlare från hela tre busslinjer 132, 134 samt 137 från stort upptagningsområde som annars riskerar ständiga förseningar till skol- och arbetsliv.

De resande med dessa tre linjer bör ur miljösynpunkt motivera att stationen vid Flädie tidigareläggs för att minska närområdets busstrafik och utsläpp. Den mängd resenärer som idag trafikerar dessa linjer bör utgöra ett tillräckligt starkt resandeunderlag för inte vänta med utbyggning av stationsområdet i Flädie och därmed också ge de boende i Flädie de positiva effekterna av den ökade trafiken på Lommabanan.

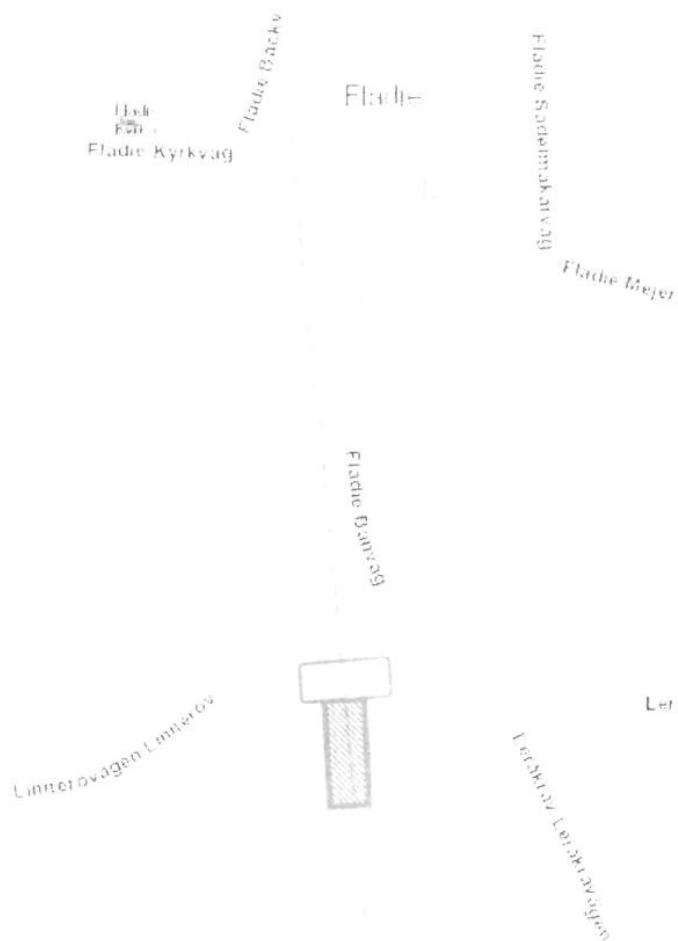
Enligt Lomma kommuns kulturmiljöprogram är bymiljön i Flädie viktig att bevara. Invånarna i Flädie ser ett stort hot från ökningen av trafik på Lommabanan. Denna trafikökning kommer att dela byn och medföra andra inslag som väsentligt kommer att skada bykaraktären, inte minst av den påverkan som de framtida pendlare kommer att ha. För att minimera de negativa effekterna vill vi att den framtida Pågatågsstation i Flädie läggs söder om väg 913 enligt bifogad skiss.

Vi kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen,
2. att godstagen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena,
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma,
6. att Flädie station placeras söder om väg 913

Trafikverket
 Ärendemottagningen
 Region Syd, Box 810
 781 28 Borlänge

Flädie 2014-04-12



Till inlägget bifogar vi även en skrivelse vi gjorde under 2009 om placering av station i Flädie.

Invanarna i Flädie via styrelsen i Föreningen Flädie by.

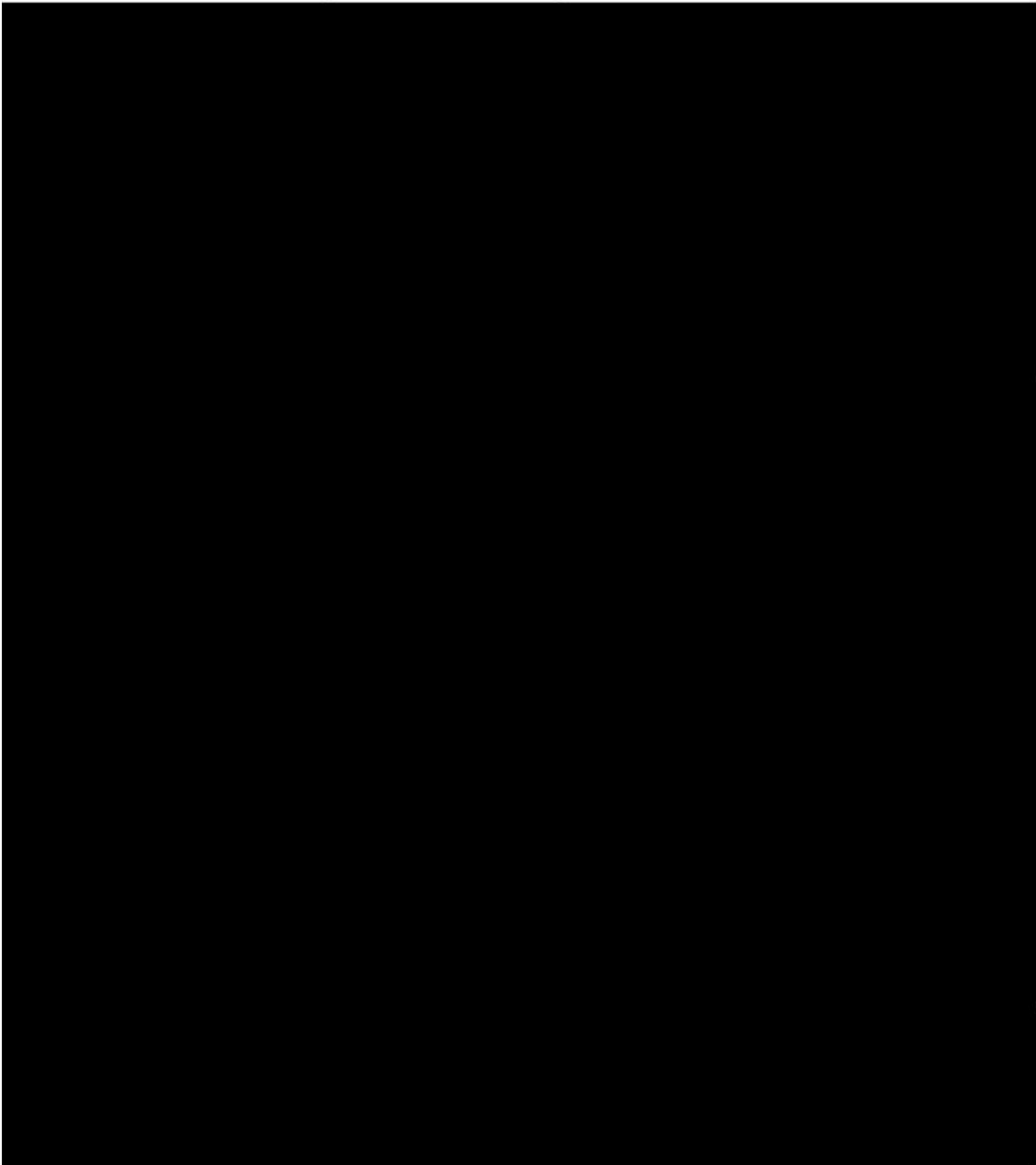
Vid penman.

Ordförande i Föreningen Flädie by

Ann Haluzova

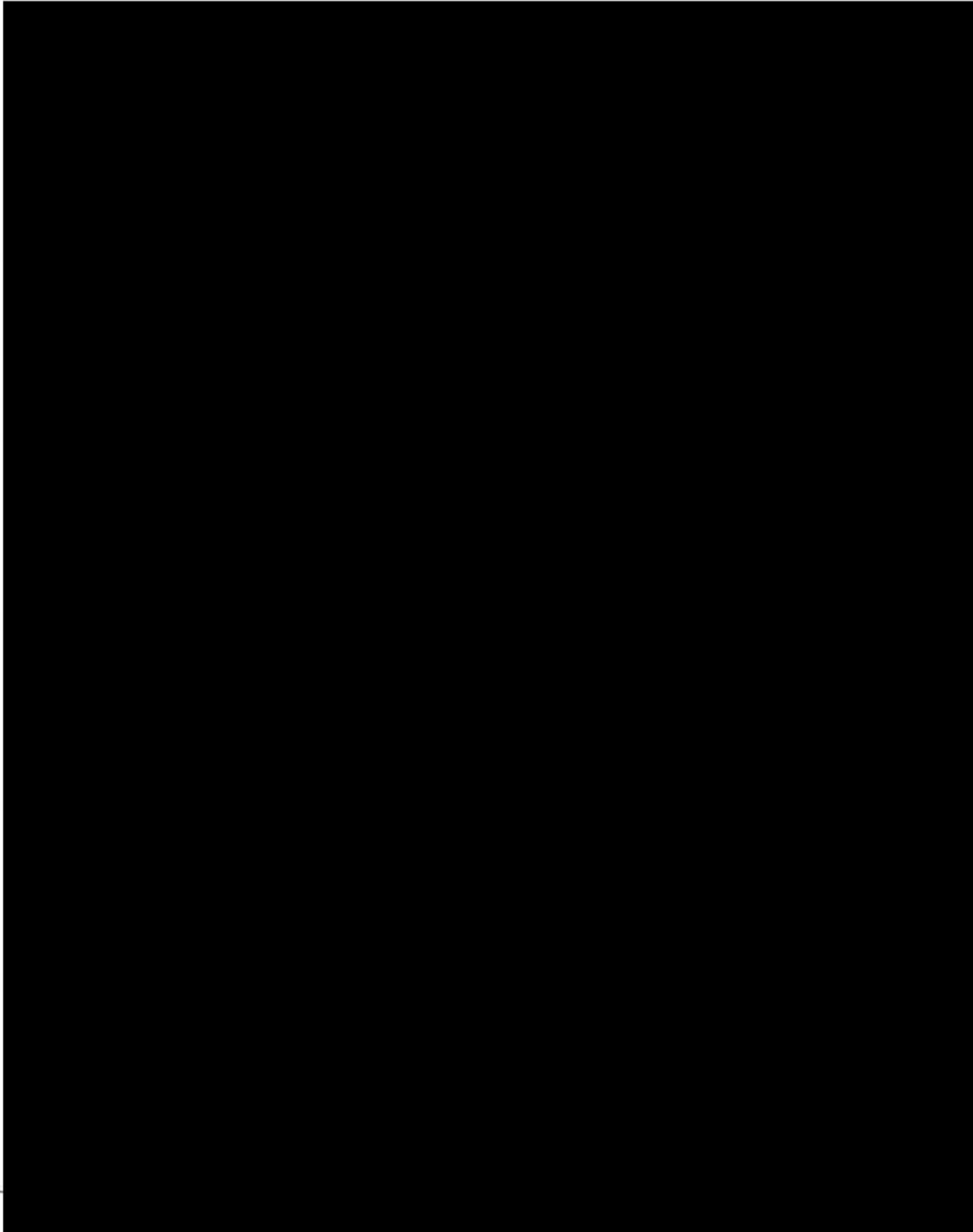
Flädie 2014-04-12

Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

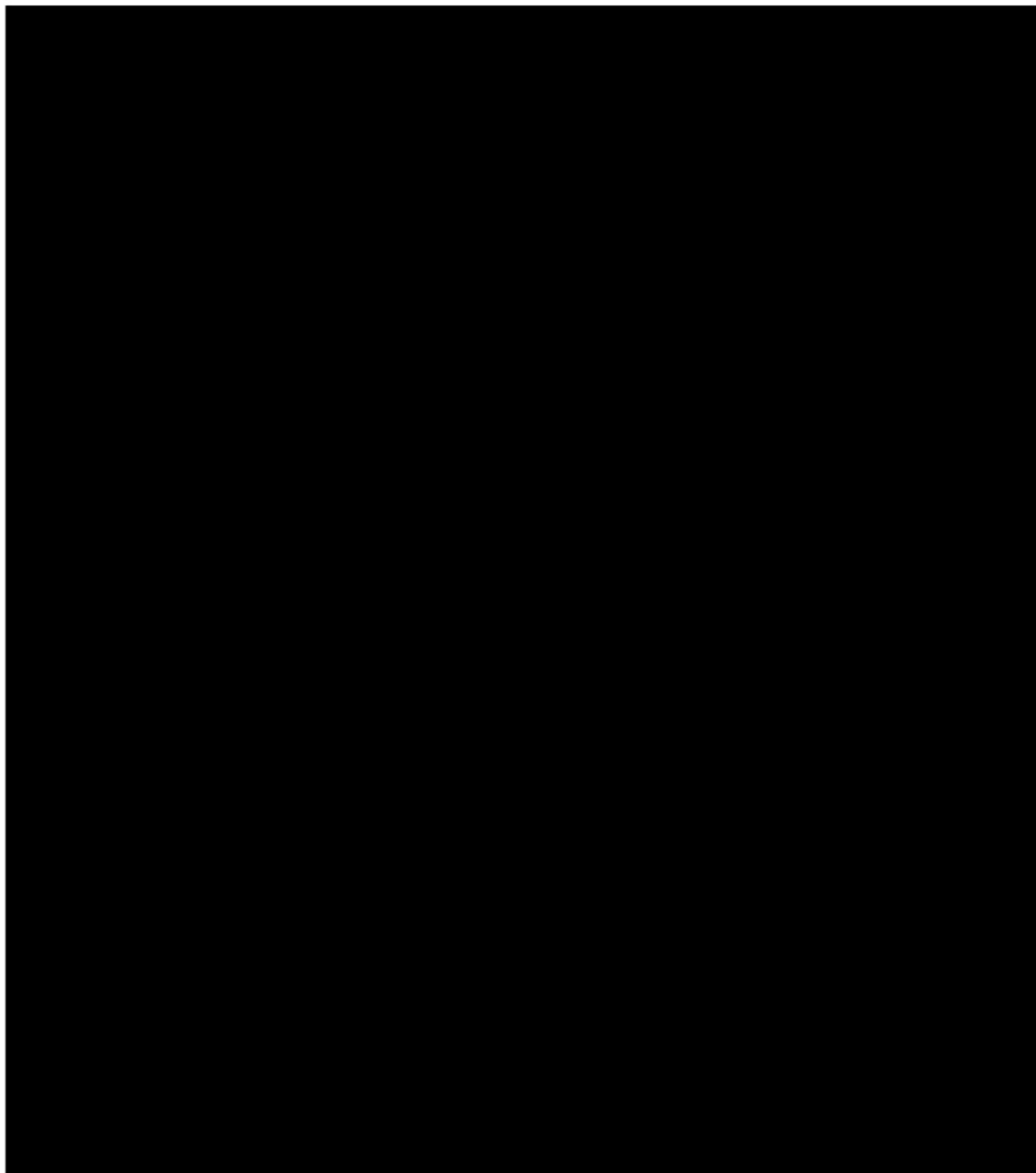
• Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913



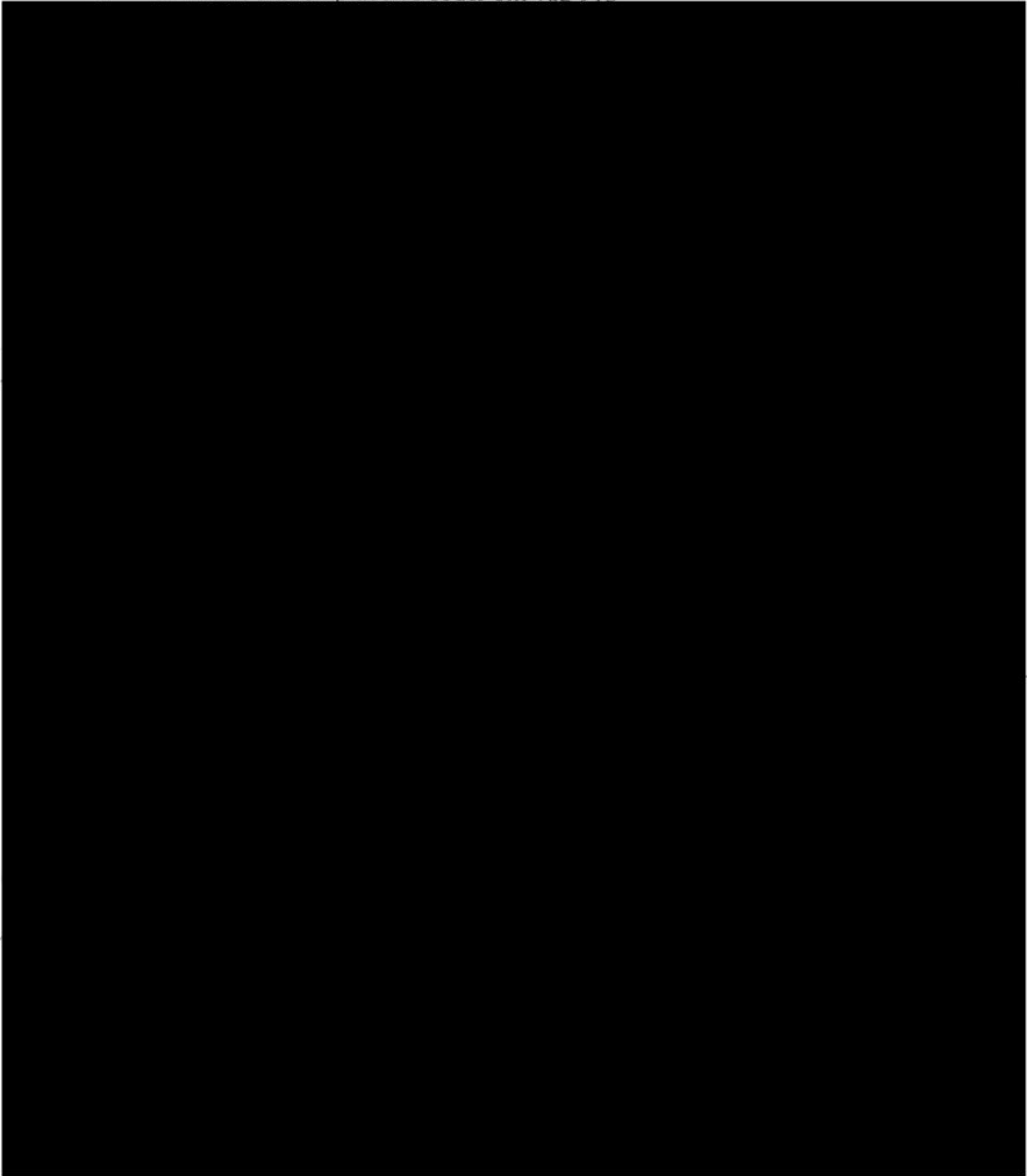
Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913



Flädie 2014-04-12

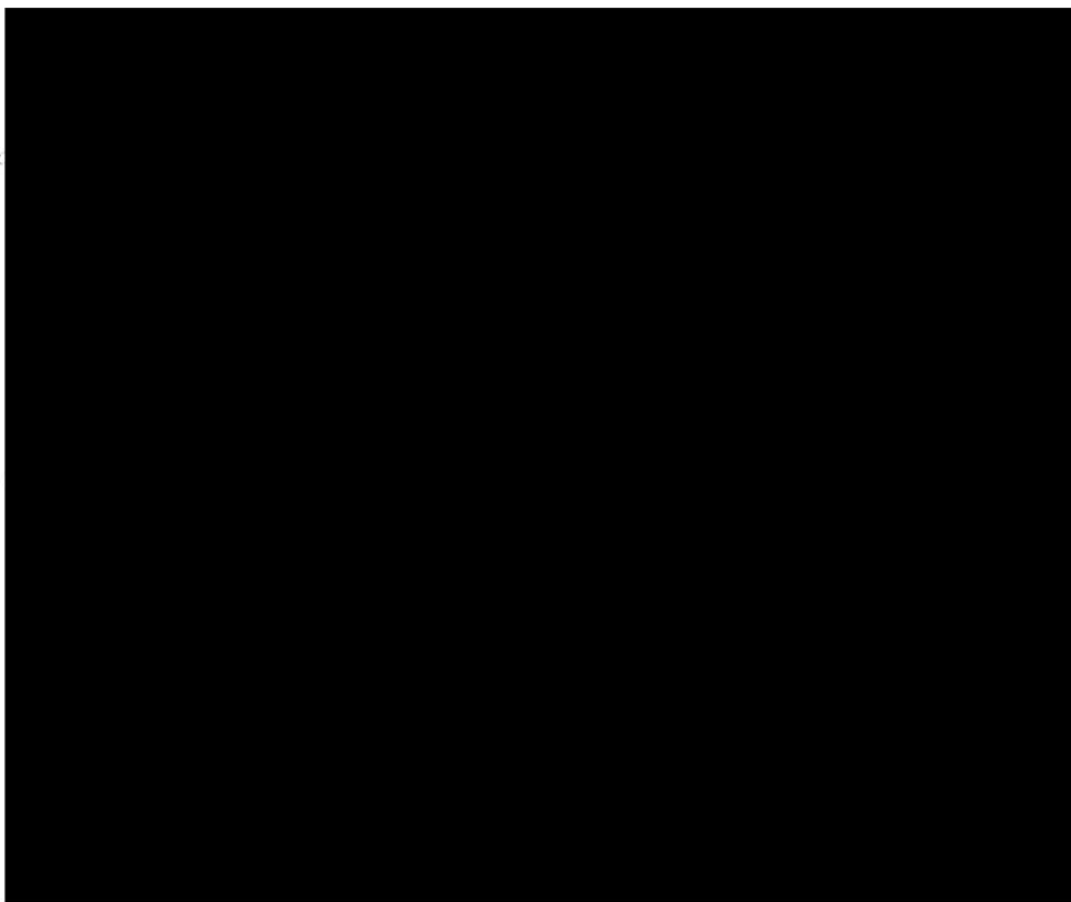
Invånarna i Flädie kräver:

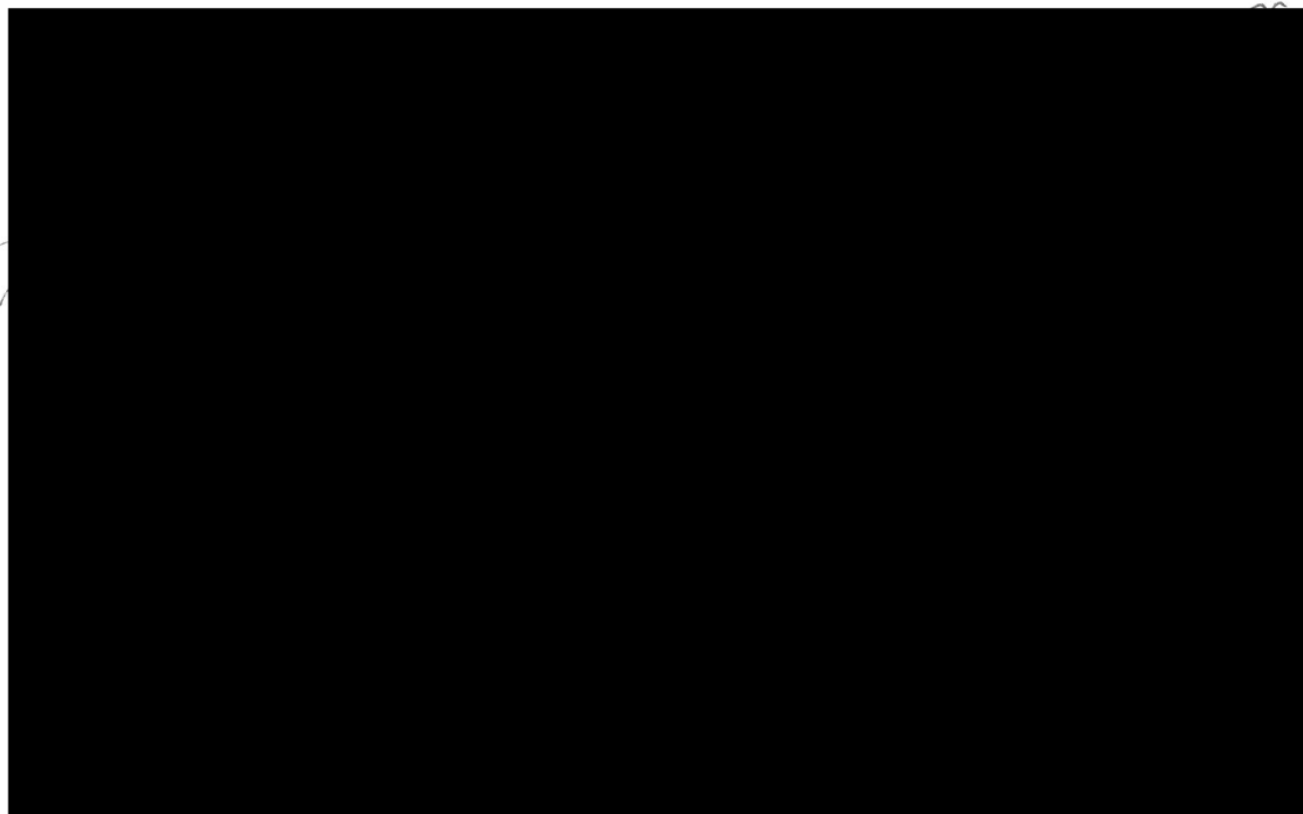
1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
 2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
 3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
 4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
 5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
 6. att Flädie station placeras söder om väg 913
- 

Flädie 2014-04-12

Invånarna i Flädie kräver:

1. att ingående bullerutredningar genomförs och åtgärder vidtas redan när den ökade godstågstrafiken börjar att rulla genom Hallandsåsen.
2. att godstågen leds ut från Lommabanan i ett eget yttre spår utanför samhällena.
3. först när godstrafiken flyttas kan passagerartrafik bli möjlig
4. alla övergångar i Flädie skall vara planskilda för trafiksäkerheten och för möjlighet till att genomföra lyckade bullerdämpande åtgärder
5. att Flädie station byggs ut för persontrafik samtidigt som Lomma.
6. att Flädie station placeras söder om väg 913





Kommunstyrelsen
Lomma Kommun
234 81 LOMMA

Flädie 2009-11-29

Inlägg om förslaget för ny sträckning av väg 913 och byggande av pågatägsstation i Flädie by. (Översiktsplan 2010).

Enligt Översiktsplanen sidan 60 är Flädie by med omnejd ett av de områdena inom kommunen som är "regionalt särskilt värdefulla kulturmiljöer". I en förstudie gjord på uppdrag av Kommunen för några år sedan kom man också fram till att man skulle vara rädd om byn och endast varsam utbyggnad rekommenderades. Man föreslog dessutom att bykarakteren var viktig att bevara och rekommenderade att utbyggnad främst skulle ske längs tillfartsvägarna och med husens fasader vända ut mot vägen.

I det förslag som presenteras i Översiktsplanen har samma område också märkts ut på kartan med förklaringen "utredningsområde". Denna utredning kommer dock enligt planeringschef Anders Nyquist tidigast att ske 2011.

Vi finner det därför anmärkningsvärt att man trots ovanstående planerar att man ska fatta beslut redan hösten 2010 om en ändring av väg 913 och en byggnation av pågatägsstation samt tillhörande tillfartsvägar och parkeringsplatser i och i direkt anslutning till byn. Dvs innan kommunen utrett hur man ser på detta kulturområde.

Det normala gängen borde vara att de områden som kommunen ger särskild märkning, ska utredas innan man beslutar för så drastiska ingrepp som föreslås i Översiktsplanen.

Man kan lätt se ett antal punkter där nuvarande förslag går stick i stäv med Kommunens tidigare presenterade ambitioner för Flädie by:

- Det är knappast förenligt med en kulturbyggd, eller en by man vill bevara, att lägga en så stor byggnation som en station - med tillhörande parkeringar och tillfartsvägar - inne i byn, eller ens i direkt anslutning till byn.

- Väg 913 är hårt trafikerad redan som den är idag. I och med den planerade utbyggnaden av Bjärred och Borgeby kommer trafiken att öka ytterligare. Att då dra vägen närmare byn innebär en rejäl försämring av så väl boendemiljön som bykänslan.
- Flädie är en utpräglad by, väl värd att bevara. En anläggning av pågatågsstation i byn, eller i byn södra utkanter, kommer innebära en ökad trafik genom byn från Borgeby och Löddeköpinge. Det kommer påverka såväl boende- som bymiljön.
- Om man ska bygga ut byn längs tillfartsvägarna tar man dessutom bort en stor mängd tänkbar tomtmark genom att lägga väg 913 närmare byn.

Vi förstår om man vill göra en planfri korsning där väg 913 korsar järnvägen. Inte minst med tanke på den utökade järnvägstrafiken. Men vi anser att man då måste utreda ifall denna korsning kan läggas i anslutning till den nuvarande, så att man kan bevara den nuvarande vägdragningen. Dvs, vägen bör inte dras närmare byn av praktiska skäl, eftersom det får så stora konsekvenser för boendet och kulturarvet i Flädie by. En ytterligare fördel med att behålla nuvarande vägsträckning är att man inte tar högklassig åkermark i anspråk i onödan.

Samma bedömning måste göras vid valet av plats för en tänkt Pågatågsstation.

I dagsläget bor det ca 8000 personer i Bjärred och närmare 1000 i Borgeby. I Flädie bor det ca 200. Det är alltså uppenbart att Flädie i sig själv inte är underlag för en station. Istället kommer stationen främst att trafikerats av passagerare från Bjärred, Borgeby samt förmodligen även från Löddeköpinge.

Med detta i bakhuvudet känns det inte angeläget att lägga en station inne i Flädie, eller i direkt anslutning till. Närheten för de få som bor i Flädie kompenserar inte den ökade trafik och det ökade buller som en station innebär. Inte heller Flädies unika bymiljö skulle må bra av en sådan byggnation. Vi förslår därför att även placeringen av en eventuell station måste utredas.

Som referens kan man peka på Dösjebro där man valde att lägga stationen utanför byn, just för att mängden obehag stationen innebär, inte kunde uppvägas av eventuell närhetskänsla.

Trots ovanstående är vi generellt positiva till en utökad kollektivtrafik. Ett förslag är då att lägga stationen utanför området som man vill kulturskydda. Dvs antingen norr, eller söder om byn. Och då söder om väg 913. Där finns stora ytor att bygga såväl station som busshallplats, parkering, tillfartsvägar, samakningsparkering och eventuell bensinmack.

Fördelen med en järnvägsstation längre söderut är också att den blir lättare att nå från omgivningen, och det minskar risken att folk väljer att köra genom by på väg till stationen.