

SAMRÅDSREDOGÖRELSE TILLHÖRANDE VAL AV LOKALISERINGSLTERNATIV (f d JÄRNVÄGSUTREDNING)

Lommabanan Kävlinge – Arlöv

BURLÖV, LOMMA OCH KÄVLINGE KOMMUN, SKÅNE LÄN

Samrådshandling 2015-01-13

Åtgärdsnummer: BN03007



Titel: Samrådsredogörelse tillhörande Val av lokaliseringsalternativ (f d Järnvägsutredning),
Lommabanan Kävlinge - Arlöv
Utgivningsdatum: Samrådshandling 2015-01-13
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Håkan Petersson, Trafikverket
Uppdragsansvarig: Mats Fredriksson, Sweco
Distributör: Trafikverket, Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

Innehåll	3
1 Inledning	4
2 Samrådets genomförande.....	4
2.1 Samrådsmöten	4
2.2 Möten med allmänhet	5
Allmänt samrådsmöte i Lomma 2010-05-24	5
Allmänt samrådsmöte i Arlöv 2012-05-15	5
Allmänt samrådsmöte i Furulund 2012-06-12.....	5
Allmänt samrådsmöte i Stävie 2012-12-18.....	6
Allmänna informationsmöten i Lomma 2014-03-12 och Kävlinge 2014-03-26.....	6
2.3 Möten med myndigheter, kommuner och trafikoperatörer	6
Samrådsmöte med Länsstyrelsen 2010-02-16	6
Samråd med trafikoperatörer.....	7
Möten med Lomma kommun 2009-2010.....	7
Möten med Burlövs kommun under 2010-2012.....	10
Möte med Kävlinge kommun under 2010-2012	11
3 Skriftliga synpunkter	12
3.1 Skriftliga synpunkter från allmänheten och organisationer till och med 2012-08-10	12
3.2 Skriftliga synpunkter från allmänheten och organisationer under perioden 2014-02-17 - 2014-03-10.....	13
3.3 Skriftliga synpunkter från allmänheten efter allmänna informationsmöten ..	13
3.4 Yttranden från myndigheter och kommuner under perioden 2014-05-05 till 2014-06-25	13
3.5 Yttrande från Länsstyrelsen 2014-12-11.....	14

1 Inledning

Arbetet med järnvägsutredning för Lommabanan pågick i en första tidsperiod 2002-2004. Järnvägsutredningen avslutades aldrig vid denna tidpunkt, men 2009 skrev dåvarande Banverket och Lomma kommun ett avtal som bl.a. innebär att järnvägsutredningen ska färdigställas. I samband med detta har miljökonsekvensbeskrivningen reviderats och nya samråd har genomförts. Det har hållits möten med Länsstyrelsen och med berörda kommuner. Det har även genomförts samråd med allmänheten. Denna samrådsredogörelse omfattar de samråd som genomförts från 2009. Samråd som utfördes 2002-2003 är sammanställt i separat samrådsredogörelse.

Flera av mötena hölls innan Trafikverket startades 1 april 2010, genom sammanslagning av bl.a. Banverket och Vägverket. Detta gör att det på många ställen anges Banverket i stället för Trafikverket nedan och i bilagorna.

2 Samrådets genomförande

2.1 Samrådsmöten

Samråd som genomförts 2002-2003, se tidigare samrådsredogörelse.

Under 2009-2013 har följande möten hållits:

Datum	Möte	Bilaga
2009-2010	Planmöten (6 st) med Lomma kommun i samband med kommunens arbete avseende planprogram för stationsområdet.	Bilaga 6
2010-2012	Möten (4 st) med Burlövs kommun.	Bilaga 7
2010-2012	Möten (3 st) med Kävlinge kommun.	Bilaga 8
2010-02-16	Samrådsmöte med Länsstyrelsen.	Bilaga 5
2010-05-24	Allmänt samråd i Lomma, gemensamt avseende planprogram och järnvägsutredning.	Bilaga 1
2012-05-15	Allmänt samråd i Arlöv.	Bilaga 2
2012-06-12	Allmänt samråd i Furulund.	Bilaga 3
2012-12-18	Allmänt samråd i Stävie.	Bilaga 4

Information under arbetets gång har även funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida på Internet.

2.2 Möten med allmänhet

Annonser till allmänna samråd, mötesanteckningar från samrådsmöten samt skriftliga yttranden redovisas i bilagorna 1-4 och 9-12. Nedan sammanfattas ett urval av de frågor, synpunkter och kommentarer som framfördes vid samrådsmötena eller som inkommit skriftligt. Under övriga möten sammanfattas de möten som inte varit officiella samrådsmöten, men som ändå har haft betydelse för järnvägsutredningen.

Urvalet av frågor, synpunkter och kommentarer har gjorts med hänsyn till deras betydelse för utredningsarbetet. Frågor samt svar från Trafikverket sammanfattas i själva samrådsredogörelsen i de fall frågor/svar inte redovisas i motsvarande bilaga.

Allmänt samrådsmöte i Lomma 2010-05-24

Gemensamt samrådsmöte avseende planprogram och järnvägsutredning har hållits med allmänheten i Lomma.

Mötet inleddes med att Banverket och Lomma kommun informerade om utbyggnaden av Lommabanan och stationer i Alnarp, Lomma och Flädie.

Frågor från allmänheten rörde planskildheternas fria höjd, vilka vägar som blir planskilda och tillgängligheten (både för räddningstjänst och boende) till Slättaängsområdet. Boende uttryckte oro för att fågellivet i Slättaängsdammarna påverkas av ökad trafik på Industrigatan och väg 905 mot Lund. En fråga ställdes kring metallpartiklar från järnväg och tåg.

Anteckningar från detta möte redovisas i bilaga 1.

Allmänt samrådsmöte i Arlöv 2012-05-15

Mötet inleddes med att Trafikverket informerade om utbyggnaden av Lommabanan och station i Arlöv. Skånetrafiken informerade om nuvarande och framtida kollektivtrafik i Burlövs kommun. Burlövs kommun presenterade kommunens arbete med ny översiktsplan.

Synpunkter kom på störande utrop och "pling" vid plattformarna och på godstågens hastighet som ger vibrationsstörningar. En fråga om diselloken för godståg kommer att fortsätta gå. En boende frågade om hur nära plattform får byggas vid bostäder. Frågor kom också kring avstånd mellan bullerskyddsskärmar och spår samt om skärmarnas höjd.

Anteckningar från detta möte redovisas i bilaga 2.

Allmänt samrådsmöte i Furulund 2012-06-12

Mötet inleddes med att Trafikverket informerade om utbyggnaden av Lommabanan med mötesspår i Stävie och station i Furulund. Skånetrafiken informerade om nuvarande och framtida kollektivtrafik i Kävlinge kommun. Kävlinge kommun presenterade kommunens syn på kollektivtrafiken i kommunen.

Kommentarer kom kring att tomma Östersundståg och Pågatåg regelbundet går på Lommabanan.

Frågor kom kring långsiktiga planer på trafikering mot Åstorp och om det finns planer på tåg Helsingborg – Malmö via Lommabanan. Frågor kom även kring vilka spår som tågen kommer att använda i Teckomatorp och var tåg kommer att stanna i Fröslöv.

Kring mötesspåret i Stävie kom frågor och synpunkter kring placeringen där det fanns synpunkter både för och emot både norra och södra alternativet med hänsyn till nuvarande och planerad bebyggelse.

Flera synpunkter kom kring bullerstörningar, hur bullerberäkningarna genomförs och vilka åtgärder som vidtas. Det är framförallt godstågen som upplevs som störande och det var frågor kring körtider, växling, fordon och vagnspark.

Anteckningar från detta möte redovisas i bilaga 3.

Allmänt samrådsmöte i Stävie 2012-12-18

Mötet inleddes med att Trafikverket informerade om utbyggnaden av Lommabanan och om alternativa placeringar av en mötesstation i Stävie. Trafikverket informerade även om den nationella planen för transportsystemet och om andra projekt i regionen.

Synpunkter framfördes angående placeringen av mötesstationen i Stävie. Det norra alternativet förordades. Synpunkter framfördes även angående buller- och vibrationsstörningar för fastigheter vid Stävie Elva vägen om det sydliga alternativet väljs.

Anteckningar från detta möte redovisas i bilaga 4.

Allmänna informationsmöten i Lomma 2014-03-12 och Kävlinge 2014-03-26

Lomma och Kävlinge kommuner bjöd tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken in till två allmänna informationsmöten i Lomma och Kävlinge i mars 2014. Inga mötesanteckningar fördes vid informationsmötena, istället ombads allmänheten skicka in sina synpunkter till Trafikverket.

För en sammanställning av inkomna synpunkter se rubrik 3.3 *Skriftliga synpunkter från allmänheten efter allmänna informationsmöten* samt bilaga 11.

2.3 Möten med myndigheter, kommuner och trafikoperatörer

Samrådsmöte med Länsstyrelsen 2010-02-16

Banverket (Trafikverket) informerade om den återupptagna järnvägsutredningen och Sweco redogjorde för innehållet i planerad revidering av utredningens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Länsstyrelsen, som fått presentationen i förväg, lämnade synpunkter på innehållet, bl.a. avseende förändrade program, mål, normer och rapporter avseende miljö. Länsstyrelsen påpekade också att redovisningen av buller bör ses över i vissa avseenden.

Banverket/Trafikverket beaktar Länsstyrelsens synpunkter vid revidering av MKB:n.

I övrigt se mötesanteckningarna i bilaga 5.

Samråd med trafikoperatörer

Trafikverket har haft kontinuerlig kontakt med Skånetrafiken som kommer att bedriva regionalstågstrafik på Lommabanan. Skånetrafiken har medverkat vid samrådsmöten med allmänheten och vid vissa av mötena med kommunerna, se vidare nedan.

Trafikverket har inte haft några samråd med godsoperatörer i samband med järnvägsutredningen.

Möten med Lomma kommun 2009-2010

Banverket (Trafikverket) har deltagit i möten angående planprogram för stationsområdet i Lomma, totalt sex möten. Vid mötena har personer från Banverket med dess konsult Sweco, Skånetrafiken, Lomma kommun (planeringsenheten, tekniska förvaltningen och miljöförvaltningen) samt kommunens konsulter från FOJAB arkitekter och Trivector deltagit.

Mötesanteckningar redovisas i bilaga 6.

Planmöte 1 i Lomma 2009-03-18

Planprogrammet syftar till att ge en samlad översiktlig bild av förutsättningarna och vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra en station i Lomma. Programmet omfattade åtgärder i stationsområdet, förslag till gång- och cykelförbindelser och gatunätet i närområdet. Programområdet avgränsades till spårområdet med omgivande kvarter, från korsningen med Industrigatan i norr till korsningen med Karstorpssvägen i söder. Skiss på utformning med plattformar, parkering, spår för lätt spårtrafik och utrymme för busstrafik presenterades. Skånetrafiken presenterade sina planer för framtida busstrafik i Lomma med turtätheter, linjedragningar och hållplatslägen. Vid stationen behövs hållplats och vändmöjlighet.

Behov och läge för bil- och cykelparkering diskuterades och det konstaterades att behovet är större för cykelparkering än bilparkering där endast 15-20 parkeringsplatser bedömdes behövas. Service och utrustning vid stationen diskuterades.

Vid mötet framförde Lomma kommun synpunkten att alternativ 5 i det tidigare arbetet med järnvägsutredningen stämde bäst in på de aktuella förhållandena för planprogrammet. Behov av kompletterande buller- och riskutredningar diskuterades. Flera fastigheter inom programområdet är omnämnda i kommunens kulturmiljöprogram. Ny bebyggelse planeras nära spåren och för detta krävs en riskutredning. Vilka riktvärden för buller som ska gälla diskuterades. Vid väsentlig ombyggnad gäller hårdare krav på bulleråtgärder än vid befintlig miljö. Kommunen önskar mätning av de elektromagnetiska fälten utmed spåren. Ägoförhållanden och risk för markföroreningar vid en tidigare transformator-

station diskuterades. Kommunen påpekade att det finns kolonilotter i den norra delen

Banverket informerade om planerna för mötesspår i Flädie, Stävie och Alnarp. Längden på ett eventuellt mötesspår i Lomma diskuterades. Det beslutades att planprogrammet skulle ta höjd för ett kort mötesspår i Lomma. Det beslutades att korsningen med Industrigatan bör lösas planskilt. Det konstaderades behov av gena och säkra gång- och cykelvägar med kopplingar till plattformarna och studier av detta ingår i arbetet med planprogrammet.

Tidplan, finansiering och trafikering för Lommabanan diskuterades.

Planmöte 2 i Lomma 2009-04-21

Banverket deltog inte på detta möte.

Planmöte 3 i Lomma 2009-09-29

Banverket berättade att arbetet med järnvägsutredningen har kommit igång. Det föreslogs att samrådsmöten för planprogram och järnvägsutredning samordnas och genomförs i början av 2010.

På mötet diskuterades erfarenheterna från en tidigare genomförd studieresa till andra regionaltågsstationer i Skåne.

Kommunens konsult presenterade skisser på utformning av stationsområdet som diskuterades igenom. Följande ändringar föreslogs:

- Busshållplatser placeras utmed Vinstorpsvägen, öster om spåren på gatans norra sida.
- Plattform placeras så långt norrut som möjligt så att Vinstorpsvägen får en koppling till plattformen. Gångbana på den södra sidan Vinstorpsvägen för koppling till plattform.
- Gång- och cykeltunnel förläggs i anslutning till Algatan i söder med cykelparkering öster om spåren i anslutning till planskildheten.
- Bullerskärmar kommer troligen att krävas längs med spåret, vilket påverkar stationsmiljön.

Planmöte 4 i Lomma 2009-12-01

Kommunens konsult presenterade nya skisser efter revidering efter förra mötet. Synpunkter framfördes om:

- Plattformspacering i förhållande till signaler längs spåret.
- Önskemål framfördes om plattformar på båda sidor spåret (även vid enkelspår) och om detta var lämpligt diskuterades.
- Bomfällningstider när tåg står inne på station.
- Etappvis utbyggnad av parkeringsplatser.
- Utformning av cykelparkering.
- Stationshusets användningsområden bör tas upp på samråd med allmänheten.

Det beslutades att:

- Skiss på stationsområdet ändras avseende bil- och cykelparkering. Plattformen flyttas söderut så att det blir 40 meter mellan Vinstorpsvägen och plattformskant.
- Alternativ med plattform i öster och stationsinterna bommar norr om plattformen. I detta alternativ kan även en reservbusshållplats finnas väster om spåret.
- Alternativ med plattformar på båda sidor av spåret. Bil- och cykelparkering på båda sidor av spåret.

Banverket berättade om utredningsläget för järnvägsutredningen. Alternativ utan mötesspår i Lomma tätort är framtaget och utredningsarbetet löper på. Banverket fick med sig ett antal frågor från kommunen att studera, bland annat bomfällningstider, markägande, hastighet för genomgående tåg samt riskavstånd till bostäder.

På mötet diskuterades vilka förändringar i biltrafiken som kan förutses med den nya pendeltågstrafiken, ny trafikplats på E6 samt förändringar i ortens gatunät. Bland annat är det Industrigatans ombyggnad med stängning av någon anslutande väg som kan påverka trafiken.

Planmöte 5 i Lomma 2010-01-28

Planområdets avgränsning diskuterades med anledning av Industrigatans ombyggnad till planskild korsning. Ombyggnaden leder till att infarter till Slättaängsområdet behöver göras om. Omlokaliseringen av infarterna ska rymmas i planområdet. Det finns även intresse i en bostadsrättsförening att förtäta området.

Länsstyrelsen rekommenderar ett skyddsavstånd på 70 meter mellan farligt godsled och bostäder. Detta gäller utan åtgärder. Riskanalys krävs i det fortsatta planarbetet eftersom programområdet omfattar fastigheter som ligger närmare än 70 m från spåret.

Tre alternativa utformningar av stationsområdet togs fram efter planmöte 4 och redovisades på detta möte. För- och nackdelar med de olika alternativen diskuterades. Alternativen:

1. Två plattformar på enkelspår.
2. Plattform i öster med stationsinterna bommar.
3. Plattform i väster med stationsinterna bommar.

Alternativen liknar varandra och detaljplanen bör ge så stor flexibilitet att alla alternativen kan rymmas.

Frågor som diskuterades på föregående möte stämde av. Reservbusshållplats väster om spåren stryks. Genomgående tåg kommer att köra 160 km/tim. Bommar vid Vinstorpsvägen kommer att vara fällda en stund innan tåg norrifrån kommer in till stationen. Troligen kommer bilister i större utsträckning välja den i framtiden planskilda Industrigatan framför Vinstorpsvägen där man riskerar att bli stående vid fällda bommar. Signalerna

vid bommarna kommer troligen att vara mer störande eftersom det blir betydligt fler bomfällningar än idag.

Marknivåer kring plattformarna diskuterades. Det är viktigt att plattformarna integreras i miljön med så små höjdskillnader som möjligt.

Banverket redovisade hur arbetet med järnvägsutredningen fortskrider. Banverket kommer att delta vid kommunens samråd för planprogrammet och har ett inplanerat möte med länsstyrelsen.

Kommunens konsult för planprogrammet redovisade innehållsförteckning som sedan diskuterades. Banverket vill att Lommabanan och pendeltågstrafiken redovisas i ett större sammanhang. Kommunen vill att kommunens visioner för stationshuset lyfts. Bullerskärmar utformning bör diskuteras i programmet och där kan det finnas material att hämta i Banverkets gestaltungsprogram.

Punkt 1, Programområde:

Planmöte 6 i Lomma 2010-03-10

Banverkets konsult för järnvägsutredningen ska studera konsekvenserna av den nya planskildheten vid Industrigatan. Förslag på lösningar för att ersätta stängda infarter och tillgänglighet för räddningstjänst ska presenteras. Kommunen påpekade att omläggning av VA-ledningar krävs och att detta kan leda till intrång på privata fastigheter.

Kommunens konsult inom trafikområdet har studerat förändringarna i gatunätet till följd av ombyggnaden av Lommabanan och ökade bomfällningstider och vilken påverkan detta har på trafikflödet. Behovet av reservbusshållplats väster om spåren diskuterades åter. Behovet av samordning mellan buss- och tåg-tidtabeller diskuterades.

Banverket redogjorde för samrådsmöte med länsstyrelsen som genomfördes i februari. Planeringen för ett gemensamt samrådsmöte för planprogram och järnvägsutredning diskuterades.

Bullerfrågor och bullerskärmar utsträckning och utformning kring stationsområdet diskuterades.

Möten med Burlövs kommun under 2010-2012

Mötesanteckningar redovisas i bilaga 7.

Möte 1 i Burlöv 2010-03-15

Banverket (Trafikverket) träffade Burlövs kommun för att informera om att järnvägsutredningen har återupptagits och ta reda på om det finns några förändrade förhållanden sedan den tidigare utredningen som kan påverka Lommabanan vid en utbyggnad.

Placeringen av hållplatsen i Rinneback diskuterades. Kommunen framförde önskemål om att alternativa placeringar av plattformen vid enkelspår bör undersökas, dvs. på östra sidan av spåret, söder respektive norr om befintlig gång- och

cykelport. Motivet till detta är farhågor från de boende i Rinnebäck om buller, skadegörelse m.m. Banverket skissar möjliga alternativa placeringar.

Möte 2 i Burlöv 2010-06-01

Trafikverket informerade om att samrådsmöte med allmänheten genomförts i Lomma och att Trafikverket för diskussioner med Kävlinge och Lomma kommun om tidplan och finansiering av Lommabanan.

Trafikverket redovisade alternativa placeringar av plattform i Rinnebäck. I efterföljande diskussioner konstaterades att det sydöstra läget är sämst och att en placering på den västra sidan är bäst för resenärerna. Ett fältbesök genomfördes och vid detta konstaterades att närliggande bostäder får ett utsatt läge med en plattform långt söderut på västra sidan spåren. Ett nytt förslag väster om järnvägen, men längre norrut ska tas fram. Även GC-anslutning diskuterades vid platsbesöket. GC-anslutning ska finnas från plattform till befintlig GC-väg och gå så nära järnvägen som möjligt.

Möte 3 i Burlöv 2011-08-29

Trafikverket informerade om läget i projektet avseende MKB och finansiering. Burlövs kommun informerade om sitt arbete med ny översiktsplan för kommunen där utveckling av bebyggelse och kollektivtrafik är en central del. Kontakten mellan Burlöv C på Södra stambanan och en station i Rinnebäck på Lommabanan lyftes som en viktig fråga.

Alternativa lägen för plattform i Rinnebäck diskuterades. Kommunen ansåg att ett läge öster om spåren är bättre med hänsyn till kopplingen till Burlöv C. Kommunen önskade även att ett läge med plattform över befintlig GC-tunnel studeras. Kommunen undrade även över möjligheterna till en placering vid Lommavägen istället för i Rinnebäck.

Samrådsmöte med allmänheten diskuterades och det ansågs lämpligt att samordna möte för järnvägsutredningen med möte om översiktsplanen.

Möte 4 i Burlöv 2012-05-04

Det planerade samrådsmötet med allmänheten diskuterades och agenda för samrådsmötet beslutades.

Stationsnamnet Rinnebäck diskuterades och det beslutades att stationsnamnet Arlöv ska användas istället. Vid samrådsmötet ska Arlöv användas och samtliga diskuterade plattformslägen ska redovisas. Kommunen pekade på att kopplingen till Burlöv C är viktig.

Möte med Kävlinge kommun under 2010-2012

Mötesanteckningar redovisas i bilaga 8.

Möte 1 i Kävlinge 2010-03-17

Banverket träffade Kävlinge kommun för att informera om att järnvägsutredningen har återupptagits och ta reda på om det finns några förändrade för-

hållanden sedan den tidigare utredningen som kan påverka Lommabanan vid en utbyggnad.

Banverket informerade om att i det tillkommande utredningsalternativet (UA6) föreslås en mötesstation i Stävie, dock längre norrut än i utredningsalternativ 4 (UA4). Kommunen påpekade att vissa olägenheter kan uppstå för de närboende och tyckte att den sydliga placeringen i UA4 var bättre i detta hänseende. Banverket tar hänsyn till för- och nackdelar avseende det nordliga läget i det fortsatta arbetet.

Kommunen påpekade också att det kan finnas motiv för en sydligare placering av hållplatsen i Furulund med anledning av kommunens utbyggnadsplaner. Banverket undersöker möjligheterna för en sådan placering.

Möte 2 i Kävlinge 2011-08-30

Placeringen av stationen i Furulund diskuterades och kommunen ansåg att Trafikverkets förslag var aktuellt. Alternativa placeringar av mötesspår i Stävie diskuterades. Trafikverkets motiv för en placering långt norrut är kapacitetsskäl. Kommunen önskar tydlig redovisning av åtgärder och konsekvenser för båda alternativen då det kan leda till störningar för boende.

Behov av samrådsmöte med allmänheten och tidpunkt för detta diskuterades.

Möte 3 i Kävlinge 2012-05-30

Skånetrafiken berättade om trafikeringsplanerna inom Kävlinge kommun och Trafikverket berättade om tre olika scenarier för trafiken på Lommabanan.

På mötet diskuterades upplägg på det allmänna samrådsmötet i Furulund. Vissa justeringar i presentationsmaterialet föreslogs.

3 Skriftliga synpunkter

3.1 Skriftliga synpunkter från allmänheten och organisationer till och med 2012-08-10

Skriftliga synpunkter/frågor har lämnats av sex enskilda personer och en förening under och efter de allmänna samrådsmötena. En redovisning av de skriftliga synpunkterna återfinns i bilaga 9.

Både positiva och negativa synpunkter framförs angående utbyggnaden av Lommabanan.

Angående placeringen av ett mötesspår i Stävie framförs synpunkter både för och emot både en nordlig och sydlig placering med hänsyn till befintliga bostadsfastigheter och befintlig näringsverksamhet i form av en kycklinguppfödning. Ett förslag på en alternativ lokalisering av mötesspåret närmre E6:an framförs.

Oro uttrycks för ökade bullernivåer som resultat av ökade mängder godståg på järnvägen och åtgärder efterfrågas för att minska bullerpåverkan.

Information angående omfattningen av utbyggnaden samt dess påverkan på enskilda fastigheter, miljö, ljudnivå mm efterfrågas.

En ändrad dragning av Lommabanan för att tillmötesgå Löddeköpinge föreslås undersökas. Åtgärder i form av nya vägar och gång-och cykelvägar för att knyta samman Löddeköpinge och Hög med Furulund föreslås också för att möjliggöra för fler resande med Pågatågen.

3.2 Skriftliga synpunkter från allmänheten och organisationer under perioden 2014-02-17 - 2014-03-10

Skriftliga synpunkter och frågor har lämnats av 33 personer under tidsperioden 2014-02-17 till 2014-03-10. En redovisning av de skriftliga synpunkterna återfinns i bilaga 10.

Protester framförs mot Trafikverkets planer på en utökad godstågstrafik på Lommabanan genom Lomma by. Oro uttrycks för en ökad olycksrisk, ökade bullernivåer och över att trafikökningen kommer att leda till ett delat samhälle. Frågor framförs kring vilka typer av bullerdämpande åtgärder som planeras samt vilka typer av gods som planeras att fraktas på järnvägen

Trafikverket har bemött inkomna synpunkter och frågeställningar i en skrivelse, se bilaga 10.

3.3 Skriftliga synpunkter från allmänheten efter allmänna informationsmöten

Två allmänna informationsmöten har hållits i Lomma 2014-03-12 och i Kävlinge 2014-03-26. Inga mötesanteckningar nedtecknades, istället ombads allmänheten att skicka in sina synpunkter till Trafikverket.

Skriftliga synpunkter och frågor har inlämnats av 39 personer och 3 föreningar.

Protester framförs mot en utökad godstågstrafik på Lommabanan. Den planerade utbyggnaden anses innebära en försämring av miljön och säkerheten för de boende, försämrade pendlingsmöjligheter och minskad attraktivitet för berörda orter. Oro uttrycks för ökade bullernivåer och krav framförs på att bullerskyddande och vibrationsdämpande åtgärder utreds och genomförs innan den planerade trafikökningen. Flertalet förespråkar att tågtrafiken leds utanför de tätbebyggda samhällen som Lommabanan passerar genom. Den planerade pågatågstrafiken anses som positiv av några.

En sammanställning av inkomna synpunkter återfinns i bilaga 11.

3.4 Yttranden från myndigheter och kommuner under perioden 2014-05-05 till 2014-06-25

Yttranden på samrådshandlingen har inkommit från Burlövs kommun, Lomma kommun och Kävlinge kommun.

Burlövs kommun är positiv till utredningsalternativet som möjliggör en station i Arlov med en plattform öster om spåren. Kommunen skriver bland annat i sitt att utbyggnaden bör anses vara väsentlig längs hela sträckan och att

bullerskyddande och vibrationsdämpande åtgärder utreds och vidtas för att klara riktvärdena.

Lomma kommun är angelägen om att en god helhetslösning för Lommabanan och dess tågtrafik uppnås. Kommunens långsiktiga mål är att godstågstrafiken flyttas från Lommabanan till ett yttre godsspår utanför tätorterna. Kommunen anser att det är angeläget att Trafikverket utreder och vidtar åtgärder för att minimera tågtrafikens negativa konsekvenser såsom bullerstörningar, vibrationseffekter, barriäreffekter och risker samt att den fortsatta processen och utredningsarbetet genomförs skyndsamt.

Wuz risk consultancy AB har på uppdrag av Lomma kommun granskat hur risk behandlas i Trafikverkets MKB tillhörande samrådshandlingen. Konsulten delar Trafikverkets uppfattning om att utredningsalternativen är likvärdiga med avseende på risknivåer men ställer sig tveksam till hänvisningen till den 10 år gamla riskutredningen. Risknivån utmed Lommabanan föreslås istället beräknas för gällande prognoser avseende godstrafiken och med hjälp av analys tekniker som bygger på dagens kunskapsläge.

Kävlinge kommun förespråkar det sydliga alternativet för placeringen av ett mötesspår vid Stävie. Det nordliga alternativet anses inte vara acceptabelt eftersom det medför bullerolägenheter för boende samt kan komma att negativt påverka kommunens framtida utvecklingsmöjligheter av Furulund. Trafikverket uppmanas att skyndsamt utreda och föreslå möjliga bullerdämpande åtgärder utmed Lommabanan, särskilt för tätortsmiljön.

En sammanställning av inkomna yttranden återfinns i bilaga 12.

3.5 Yttrande från Länsstyrelsen 2014-12-11

Trafikverket förordar alternativ 6 och Länsstyrelse har inga invändningar mot det valda alternativet och konstaterar att de presenterade alternativen medges i de berörda kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets analys av vilka frågor som behöver utredas vidare. Dessa frågor rör ur Länsstyrelsens perspektiv framför allt de identifierade frågorna kopplade till förorenad mark, arkeologi, vibrationer och buller.

Länsstyrelsens yttrande återfinns i bilaga 13.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Milstam, Gunilla	2010-05-26	1
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
	02-649	
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från utökat samrådsmöte om järnvägsutredning Lommabanan och planprogram för Lomma stationsområde.		

Datum för mötet: 2010-05-24

Närvarande: Det var ungefär 40 närvarande personer, varav ca 10 personer ingick i kommunens och Trafikverkets team. Cirka 18 av de närvarande var kvinnor.

1. Lars Arheden hälsar välkommen och presenterar samtliga deltagare

2. Eva Sjölin, chef för plan- och byggkontoret Lomma kommun, presenterar upplägget för kvällens samrådsmöte.

Kommunens planprogram är ett led i att vara förberedd den dagen då det finns ett beslut kring pågatågstrafik i Lomma. Samrådsmötet är första steget i den processen. Eva uppmanade samtliga deltagare att komma med skriftliga synpunkter på de förslag som presenteras.

3. Cecilia Eriksson, trafikutvecklare Skånetrafiken, om kollektivtrafiken idag och i framtiden.

Skånetrafiken räknar med en årlig ökning av kollektivtrafikresorna med 5 procent. Det innebär en ökning från 121 miljoner resor 2007 till 215 miljoner resor 2020. För att lyckas med det satsar man på redan starka stråk samt snabba linjer med ett högt turutbud. Enligt Skånetrafikens förhoppningar går det pågatåg i Lomma 2020.

4. Håkan Petersson, projektledare Trafikverket, om järnvägsutredning Lommabanan.

I och med Trafikverkets bildande har vi fått bättre grepp om helheten. I den nationella planen för transportsystemet har regeringen beslutat om prioriterade projekt för perioden 2010-2021 som ska förverkligas. Lommabanan är inte ett bland dessa.

Sedan 2008 finns en avsiktsförklaring mellan dåvarande Banverket och Lomma kommun som innebär att parterna är överens om att man ska jobba vidare med järnvägsutredningen och ha en beredskap utifall det öppnas en möjlighet för att bygga färdigt Lommabanan. Dessa nya planeringsförutsättningar innebär att miljökonsekvensbeskrivningen kommer att revideras.

Vad gäller godstrafiken blir det inget yttre godsspår inom överskådlig framtid och miljöproblemen kommer att kvarstå. När Hallandsåstunneln invigs räknar Trafikverket med att det kommer att gå ca 30 godståg/dygn jämfört med dagens 15 godståg/dygn.

Det som styr kapaciteten på banan är bl a hur många och långa mötesspår som finns på sträckan. Den slutsats man kommit fram till i järnvägsutredningen innebär att tre långa mötesspår behövs. Dessa kommer att placeras utanför tätbebyggt område.

5. Martin Ljungström, MKB-ansvarig, Sweco

Sweco har uppdraget att färdigställa MKB:n för Trafikverket. Eftersom projektet bedöms ha betydande miljöpåverkan hålls ett utökat samråd kring järnvägsutredningen.

I arbetet med MKB:n beaktas en rad miljöaspekter: planerade bostadsområden och möjligheten för stationsnära boenden; naturvärden såsom tätortsnära natur, våtmarker, grundvattentäkter samt jordens beskaffenhet. Dessutom finns viktiga kulturmiljöer och riskintressen som måste bevaras. Vidare måste man ta hänsyn till eventuella barriäreffekter och buller. Detaljerna kring förutsättningarna redovisas under järnvägsplaneskedet.

Lommabanan bidrar till ett miljövänligare sätt att resa. Barriäreffekter byggs bort. Bulleråtgärder genomförs för att förbättra inom- och utomhusmiljöer och stadsmiljön utvecklas med hänsyn till miljöns förutsättningar.

6. Anders Nyqvist, planeringschef Lomma kommun, om avsiktsförklaringen 2008
2008 gjordes en överenskommelse mellan Lomma kommun, dåvarande Banverket och Skånetrafiken kring pågatågstrafik på Lommabanan. Överenskommelsen innebär bl a att parterna gemensamt ska arbeta för att utbyggnaden skulle komma med i den nationella planen för 2010-2021. Mötesspåren placeras utanför tätort och stationer ska byggas i Rinnebäck, Alnarp, Lomma, Flädie och Furulund. Arbetet med järnvägsplaner och detaljplaner fortgår.

7. Eva Sjölin om planprogrammet för Lomma stationsområde
Syftet med planprogrammet är att ge en bild av hur det skulle kunna se ut i området runt stationen i framtiden, hur trafiken förändras genom Lomma tätort och hur vi säkerställer trafiksäkra gång- och cykelvägar till/från stationen.

Arbetet med kommunens planprogram löper parallellt med arbetet med järnvägsutredningen. Här redovisas olika alternativ där några förkastas och andra kommer att arbetas vidare med under det vidare utredningsarbetet.

8. Emma Olvenmyr, FOJAB arkitekter, om innehållet i Planprogrammet
FOJAB presenterade tre olika alternativ till utformning av stationsområdet där stationsområdet föreslås bli ett nytt resecentrum. Detta innebär att samtidigt som man behåller den gamla byggnadens karaktär ska området fyllas med ett innehåll som känns attraktivt i form av service och handel. Ledorden är: lättillgängligt, attraktivt och tryggt.

Förlaget innehåller en ny station, en ny busstation, planskildheter för gång- och cykeltrafik samt en planskildhet för biltrafiken på Industrigatan. Dessutom föreslås bullerskyddsåtgärder göras längs hela sträckan.

9. PG Andersson, trafikkonsult Trivector, om trafikala konsekvenser
Industrigatan är den viktigaste vägen för Räddningstjänsten därför kommer den att vara planskild. Bomfällningen måste dimensioneras för hastigheter på 160 km/timme vilket innebär bomfällning ca 17 min/timme. Några konsekvenser som vi kommit fram till att det blir fler bilar på väg 905. Viss trafikökning i närheten av skolor förväntas också.

Eva Sjölin avrundar och informerar att planförslaget kommer att finnas på Lomma kommuns hemsida, på biblioteket och i entrén till plan- och bygghuset. Sista dagen för att lämna synpunkter är den 30 juni.

Inkomna frågor under samrådsmötet

Fr 1: Vad vet man om Lommabanan idag?

Som det ser ut idag så ligger Lommabanan efter år 2021, men detta kan förändras. Därför ligger kommunen i stark beredskap för att kunna sätta igång ifall förutsättningarna ändras.

Fr 2: Var hamnar Järnvägsinspektionen?

I Transportstyrelsen.

Fr 3: Är projekten i den nationella planen redan beslutade?

Projekten är beslutade däremot är de fortfarande osäkert när de kan komma att genomföras. Fram till 2015 är en stor del av pengarna redan upplåsta i pågående projekt såsom Hallandsås och Citytunneln.

Övriga järnvägsprojekt som finns med är: Fyrspår Flackarp-Arlöv, Ängelholm-Maria, Trelleborgsbanan, Söderåsbanan, Pågatåg Nordost, Hässleholm-Markaryd.

Fr 4: Hur många spår blir det mellan Flackarp och Arlöv?

Fyra

Fr 5: Hur ska man lösa det i Lund?

Det pågår diskussioner om hur man ska lösa spårdragningen genom Lund.

Fr 6: Vad händer med godstågstrafiken när bron Danmark-Tyskland står färdig?

Om en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd kommer det att påverka antalet godståg söder om Helsingborg.

Fr 7: Det är oroande att man ökar godstågstrafiken. Är det fritt fram att öka den hur mycket som helst?

Det är kapaciteten på banan som styr antalet godståg.

Fr 8: Hur stor kapacitet har Lommabana idag?

Osäkert svar från trafikverket.

Fr 9: När kommer miljökonsekvensbeskrivningen?

Just nu pågår arbetet med att färdigställa MKB:n därefter ska Länsstyrelsen inkomma med sina synpunkter. Möjlighet att lämna synpunkter på järnvägsutredningen finns någon gång under hösten.

Fr 10: Har Lomma kommun ingen möjlighet att påverka antalet godståg?

Nej

Fr 11: Utredds vibrationer i nästa skede?

Detta utreds i järnvägsplaneskedet.

Fr 12: Järnvägen byggdes 1886, vet man hur marken ser ut?

Geotekniska undersökningar görs i nästa skede.

Fr 13: Godståg bullrar mer därför bör bullerskärmarna anpassas till dessa, inte till pågatåg.

Fr 14: Ska vi köra gods genom kommunen?

Kommunen fortsätter sitt arbete med att få till stånd ett yttre godsspår, men eftersom detta ligger mycket långt fram i tiden vill kommunen göra det bästa möjliga av rådande förutsättningar.

Fr 15: Hastigheten på godstågen bara ökar och ökar?

Fr 16: Vad kostar ett yttre godsspår?

Ca två miljarder för ett som går mellan Lund-Lomma-Åkarp.

Fr 17: Har ni tänkt färdigt? Enligt förslaget byggs en väg genom vår bostadsrättsförening.

I nuläget är det viktigt att vi får in våra synpunkter. Därefter går vi vidare med ett alternativ i detaljplanen.

Fr 18: Vad finns det för alternativ för spårområdet? Vinstorpsvägen är den naturliga vägen? Bussangöring, gång- och cykelvägar känns inte genomtänkt.

Vi kommer att titta vidare på detta.

Fr 19: Kommer bommarna att vara fällda på Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen samtidigt?

Nej

Fr 20: Vad händer med trafikmängden med anledning av den nya påfarten från motorvägen?

Vi ser inga dramatiska förändringar.

Fr 21: Varför vill man ha påfarten?

För att leda busstrafiken snabbt ut på motorvägen och för att knyta ihop Lommas södra delar med motorvägen.

Fr 22: Vad gäller angående fönsteråtgärder?

Det pågår ett bullerskyddsarbete etapp 1, det vill säga att minska inomhusbuller. Fönsterbyte pågår i Kävlunge och Lomma kommun. Tidplanen är osäker.

Fr 23: Vilken blir fri höjd blir det vid Industrigatans planskildhet?

Det blir full höjd 4,70 m.

Enskilda frågor efter presentationen

Flera personer undrade över Trafikverkets bulleråtgärdsprogram i befintlig miljö. Kommer Trafikverket att ta kontakt med fastighetsägarna eller behöver man själv kontakta Trafikverket? Hur ska man agera om man själv planerar att renovera huset?

Håkan Petersson lovade att återkomma med namn på ansvarig kontaktperson på Trafikverket.

En boende i Slättängsområdet undrade varför Industrigatan görs planskild och inte Vinstorpsvägen? Sweco svarade att det beror på tillgång till utrymme och att slänter/stödmurar får större konsekvenser vid Vinstorpsvägen. Det är betydligt fler fastigheter som påverkas vid Vinstorpsvägen än vid Industrigatan.

En boende i Slättängsområdet frågade om inte fågellivet i Slättängsdammarna kommer att påverkas negativt av ökad trafik på Industrigatan och väg 905 mot Lund? MKB-ansvarig på Sweco svarade att fågellivet inte påverkas väsentligt med motivering att fågellivet klarade sig relativt bra när väg 905 drogs genom Slättängsdammarna.

En boende i Slättängsområdet frågade om tillgängligheten för utryckningsfordon kommer att säkras i Slättängsområdet? Sweco svarade ja.

En boende i Slättängsområdet frågade om tillgängligheten till fastigheterna kommer att säkras i Slättängsområdet?

Frågeställaren framförde också en synpunkt om att föreslagen vändplats inte är lämpligt lokaliserad. I Slättängsområdet finns det tre bostadsrättsföreningar som enligt frågeställaren uppges ha denna uppfattning. Bostadsrättsföreningarna har också andra synpunkter och önskemål gällande trafikplaneringen i Slättängsområdet. Sweco svarade att tillgänglighet till fastigheterna kommer att säkras och att synpunkter avseende trafikplaneringen i Slättängsområdet också bör framföras till Lomma kommun.

En fråga/synpunkt framfördes om att metallpartiklar från järnvägsslitage och slitage på fordon kan innebära ett hälsoproblem.

Sweco svarade att synpunkten noteras för behandling i MKB:n.

Kommentar från Sweco: först och främst görs en översyn av befintlig information och kontroll av om ny kunskap har tillkommit.



Samråd

Lommabanan

Trafikverket har återupptagit järnvägsutredningen för Lommabanan mellan Kävlinge och Arlöv.

Utbyggnaden syftar till att öka kapaciteten på banan så att det blir möjligt med Pågatågstrafik och fortsatt godstrafik.

Vi vill nu samråda med allmänhet, verksamhetsutövare och organisationer som kan tänkas bli berörda i Kävlinge- och Burlövs kommun. Vi vill tillsammans med dig diskutera, ta emot synpunkter och svara på frågor. Samrådet inleds med en presentation.

Information om projektet finns tillgängligt på www.trafikverket.se/lommabanan

Tid och plats: 15 maj, kl 18:30–20:00
Arlöv i kommunhuset.

12 juni kl 18:30–20:00
Furulund i Ligusterns dagcentral.

Synpunkter: Vi vill ha dina synpunkter under mötet eller skriftligen senast den 29 juni 2012. Sänd synpunkterna med post till Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö, alternativt via e-post till projektledaren.

Mer information: Håkan Petersson, projektledare, 040-20 29 34, hakan.petersson@trafikverket.se

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

www.trafikverket.se



MÖTESANTECKNINGAR

UPPDRAG Järnvägsutredning Lommabanan	UPPDRAGSLEDARE Mats Fredriksson	DATUM 2012-05-22
UPPDRAGSNUMMER 2212241	UPPRÄTTAD AV Mats Fredriksson	STATUS

PLATS	Burlövs kommunhus	DATUM	2012-05-15	TID	18.30
NÄRVARANDE	Håkan Petersson Mats Fredriksson Martin Ljungström Gertrud Richter Cecilia Eriksson	Trafikverket Sweco Sweco Burlövs kommun Skånetrafiken			

11 personer från allmänheten och övriga intressenter fördelat på fyra män och sju kvinnor.

Allmänt samrådsmöte avseende Järnvägsutredning Lommabanan

Inledning

Håkan hälsade välkommen och deltagarna från Trafikverket, Sweco, Burlövs kommun och Skånetrafiken presenterade sig.

Håkan presenterade programmet för samrådet.

Kommentar: Synpunkter framfördes på att informationen om mötet varit bristfällig. Håkan meddelade att inbjudan funnits på Trafikverkets och Burlövs kommuns hemsidor samt att Trafikverket har annonserat i Sydsvenskan. Trafikverket tar till sig synpunkterna inför kommande samrådsmöten.

Trafikverket och allmänt om Lommabanan

Håkan presenterade:

- Trafikverket och den nationella planen för transportsystemet. Lommabanan finns i dagsläget inte med i den nationella planen.
- Andra projekt i södra Sverige.
- Motiv till att arbetet med en järnvägsutredning för Lommabanan pågår.
- Planeringsprocessen för ett järnvägsprojekt.
- Bakgrunden till projektet Lommabanan.
- Nuvarande och framtida trafikering på Lommabanan.

Kommentar: Burlövs kommun är inte intresserad av ett yttre godsspår.

1 (3)

Skånetrafiken

Cecilia redovisade:

- Skånetrafiken och deras mål för kollektivtrafikresor.
- Nuvarande kollektivtrafik i Burlövs kommun och den tänkta framtida kollektivtrafiken med Pågatågstrafik på Lommabanan.
- Nya Burlöv C som knutpunkt.

Kommunens översiktsplan

Gertrud presenterade kommunens pågående arbete med en ny översiktsplan:

- Bakgrund och utgångspunkter för arbetet.
- Området kring nya Burlöv C.
- Översiktlig planprocess och tidplan.

Järnvägsutredningen och stationen i Arlöv

Mats redovisade:

De olika utredningsalternativen och de "pusselbitar" som finns på de olika orterna.

Alternativa placeringar av plattform för stationen i Arlöv.

Fråga: Utropen är störande. Framför allt är det plinget. Måste det "plingas"?

Svar: Håkan tar med frågan kring "plinget". Det finns även alternativa lösningar som gör att utrop med pling kan minimeras.

Fråga: Hur nära befintliga bostäder får man bygga en ny plattform?

Svar: Håkan svarade att det finns inget mått i meter utan det utreds i detalj under skedet järnvägsplan.

Fråga: Måste godstågen köra så fort? Det skapar problem med vibrationer.

Svar: Håkan svarade att godstågen kör enligt tillåtna hastigheter.

Miljökonsekvenser

Martin redovisade miljöaspekterna som ingår i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen:

- Kommunal översiktsplanering och teknisk försörjning.
- Regionala och lokala naturvärden.
- Naturresurser och skydda natur.
- Kulturmiljö.
- Barriäreffekter.
- Buller.

Kommentar: Gertrud påpekade att kommunen kan tillhandahålla nyare underlag kring planer än vad som finns i Länsstyrelsens underlag.

Fråga: Hur nära spåret kan man ställa en bullerskyddsskärm?

Svar: Håkan och Mats svarade att det finns säkerhetsavstånd till spåret och till kontaktledning som styr placering. Avståndet beror på hur hög skärmen är. Normalt aldrig närmre än 3,7 m.

Fråga: Kommer godstågen som körs med diesellok att fortsätta gå?

Svar: Håkan svarade att det går något/några tåg per dygn med diesellok från Landskrona till Malmö godsbangård. I dagsläget finns ingen information om att dessa turer kommer att upphöra.

Fråga: Det räcker inte med två meter höga bullerskyddsskärmar. Det behövs högre.

Svar: Mats svarade att två meter är använt som exempel på vad som kan åstadkommas generellt längs banan. I kommande skede (järnvägsplan) går man in i detalj och ser på vilket behov som finns för varje fastighet.

Kommentar: Håkan redogjorde också för att de åtgärder som utförs styrs utifrån det planeringsmål som kommer att gälla. Riktvärden för planeringsmålet nybyggnad/väsentlig ombyggnad gäller normalt där man bygger nytt spår medan i övriga fall används planeringsmålet befintlig miljö. Omfattningen på bullerskyddsåtgärder utmed Lommabanan beslutas i kommande skede (järnvägsplan).

Avslutning

Håkan tackade de närvarande för visat intresse och sammanfattade kvällen med:

- I dagsläget kan Trafikverket inte säga när utbyggnaden av Lommabanan kan bli av och Pågatågstrafik kan komma igång.
- Presentationerna och mötesanteckningar kommer att läggas ut på Trafikverkets hemsida (<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Lommabanan/>).
- Trafikverket överväger att kalla till ett nytt samråd senare under året med tanke på uppslutningen till detta samråd.

Vid anteckningarna



Mats Fredriksson



Samråd

Lommabanan

Trafikverket har återupptagit järnvägsutredningen för Lommabanan mellan Kävlinge och Arlöv.

Utbyggnaden syftar till att öka kapaciteten på banan så att det blir möjligt med Pågatågstrafik och fortsatt godstrafik.

Vi vill nu samråda med allmänhet, verksamhetsutövare och organisationer som kan tänkas bli berörda i Kävlinge kommun. Vi vill tillsammans med dig diskutera, ta emot synpunkter och svara på frågor. Samrådet inleds med en presentation.

Information om projektet finns tillgängligt på www.trafikverket.se/lommabanan

Tid och plats: 12 juni kl 18:30–20:00
Furulund i Ligusterns dagcentral.

Synpunkter: Vi vill ha dina synpunkter under mötet eller skriftligen senast den 29 juni 2012. Sänd synpunkterna med post till Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö, alternativt via e-post till projektledaren.

Mer information: Håkan Petersson, projektledare, 040-20 29 34, hakan.petersson@trafikverket.se

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

www.trafikverket.se





MÖTESANTECKNINGAR

UPPDRAG Järnvägsutredning Lommabanan	UPPDRAGSLEDARE Mats Fredriksson	DATUM 2012-06-14 Rev 2012-08-20
UPPDRAGSNUMMER 2212241	UPPRÄTTAD AV Mats Fredriksson	STATUS

PLATS	Ligustern, Furulund	DATUM	2012-06-12	TID	18.30
NÄRVARANDE	Håkan Petersson Mats Fredriksson Martin Ljungström Anders Jönsson Fredric Palm Göran Sandberg Marianne Nilsson	Trafikverket Sweco Sweco Skånetrafiken Kävlinge kommun Kävlinge kommun Kävlinge kommun			

37 personer från allmänheten och övriga intressenter fördelat på 23 män och 14 kvinnor.

Allmänt samrådsmöte avseende Järnvägsutredning Lommabanan

Inledning

Håkan hälsade välkommen och deltagarna från Trafikverket, Sweco, Kävlinge kommun och Skånetrafiken presenterade sig.

Håkan presenterade programmet för samrådet.

Trafikverket och allmänt om Lommabanan

Håkan presenterade:

- Trafikverket och den nationella planen för transportsystemet. Lommabanan finns i dagsläget inte med i den nationella planen.
- Andra projekt i södra Sverige.
- Motiv till att arbetet med en järnvägsutredning för Lommabanan pågår.
- Planeringsprocessen för ett järnvägsprojekt.
- Bakgrunden till projektet Lommabanan.
- Nuvarande och framtida trafikering på Lommabanan.

Kommentar: Flera mötesdeltagare påpekade att Lommabanan används för forflyttning av tomma Öresundståg och Pågatåg regelbundet, inte bara vid enstaka trafikomläggningar.

1 (5)

Sweco Hans Michelsensgatan 2 Box 286 SE-201 22 Malmö, Sverige Telefon +46 (0)40 167000 Fax +46 (0)40 154347 www.sweco.se	Sweco Infrastructure AB Org.nr 556507-0868 Styrelsens säte: Stockholm En del av Sweco-koncernen	Mats Fredriksson Projektör Södra regionen / Infradesign Telefon direkt +46 (0)40 167292 Mobil +46 (0)734 128292 mats.fredriksson@sweco.se
---	--	--

MAFR p 1221222122411000\arkiv\clp\ot\ma_samråd_furulund_2012-06-12_rev2012-08-20.docx

Skånetrafiken

Anders redovisade:

- Skånetrafikens utvecklingsplan för tågtrafik 2011 – ca 2025.
- Den tänkta framtida kollektivtrafiken med Pågatågstrafik på Lommabanan och exempel på restider.

Fråga: Måste även delarna mellan Kävlinge och Åstorp byggas ut innan det blir Pågatågstrafik på Lommabanan?

Svar: Anders svarade att det inte är nödvändigt. Kopplingen vidare till Åstorp är en möjlig framtida förlängning av trafiken på Lommabanan.

Fråga: Finns det planer på att köra Helsingborg – Malmö via Lommabanan när den är utbyggd?

Svar: Anders svarade att det inte finns några sådana planer i dagsläget.

Fråga: Kommer tågen från Teckomatorp att använda spår 1 i Kävlinge?

Svar: Anders svarade att det är alldeles för tidigt att uttala sig om vilka spår som kommer att användas för Teckomatorpstågen.

Fråga: Var kommer tågen att stanna i Förslöv?

Svar: Anders svarade att det pågår diskussioner om detta.

Kommunens översiktsplan

Fredric presenterade kommunens syn på persontrafik på Lommabanan utifrån kommunens översiktsplan "ÖP 2010":

- En av kommunens målsättningar är att bygga i stationsnära lägen.
- Att skapa attraktiva stationer i Kävlinge och Furulund.
- Planerade utbyggnadsområden i Furulund och Kävlinge i förhållande till stationslägena.

Järnvägsutredningen, stationen i Furulund och mötesspår i Stävie.

Mats redovisade:

- De olika "pusselbitarna" som finns för respektive plats (Furulund, Stävie, Flädie, Lomma, Alnarp och Rinneback) längs med Lommabanan. Pusselbitarna kombineras till sex olika utredningsalternativ.
- Placering av kort mötesspår eller endast hållplats i Furulund samt de åtgärder som planeras i samband med detta.
- Två alternativa placeringar av mötesspår i Stävie och dess konsekvenser. Det ena alternativet är ett läge i höjd med Stävie by och norrut. Det andra alternativet är ett läge mellan Stävie by och kraftledningsstråket norr om E6.

Fråga: Kan inte mötesspåret förskjutas till ett läge mellan det norra och det södra alternativet?

Svar: Mats svarade att det skulle medföra nackdelar, bl a att en växel behöver placeras i kurva

vilket ger dyrare anläggnings- och driftskostnader. Det skulle även bli mötesspår förbi den befintliga plankorsningen.

Fråga: Hur mycket dyrare skulle det bli att lägga växeln i kurva?

Svar: Mats svarade att utredningen kommer att besvara om och i så fall varför det är orimligt att lägga mötesspåret i kurva.

Kommentarer: Marianne påpekade att tätorten växer söderut och att det norra läget för mötesspår i Stävie därför är olämpligt. Fredric påpekade att kommunen aldrig kommer att acceptera den norra placeringen av mötesspåret i Stävie.

Kommentar: En mötesdeltagare påpekade att det positiva med att stängning av plankorsningar är att plinget från bommarna försvinner vilket minskar störningarna.

Kommentar: En mötesdeltagare ansåg att det södra läget för mötesspår i Stävie var olämpligt dels på grund av ökande bullerstörningar för bostäder även där, dels på grund av störningar av en verksamhet med omfattande kycklinguppfödning.

Miljökonsekvenser

Martin redovisade miljöaspekterna som ingår i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB):

- Kommunal översiktsplanering och teknisk försörjning.
- Regionala och lokala naturvärden.
- Naturresurser och skydda natur.
- Kulturmiljö.
- Barriäreffekter.
- Buller.

Fråga: Det är godstågen som stör mest. Vilken loktyp används i bullerberäkningarna?

Svar: Mats svarade att det är definierat i den beräkningsmodell som används. Förenklat kan det beskrivas som att det är ett genomsnittligt ellok och ett genomsnittligt diesellok.

Fråga: Mötesdeltagare påtalade att vissa tyska godståg är mycket tystare och undrar om inte alla godståg kan vara tystare?

Svar: Håkan påpekade att teknisk utveckling går både mot tystare godståg men att det tar lång tid för operatörerna att byta ut vagnparken. Även säkerheten vid transporter med farligt gods ökar efterhand tack vare teknisk utveckling.

Kommentar: Det är mötena mellan godståg som kommer att vara störande eftersom bullret pågår längre tid då än om det bara är ett passerande godståg.

Kommentar: Buller från godstågen är ett problem redan idag.

Kommentar: Håkan redogjorde också för att de åtgärder som utförs styrs utifrån det planeringsmål som kommer att gälla. Riktvärden för planeringsmålet nybyggnad/väsentlig

ombyggnad gäller normalt där man bygger nytt spår medan i övriga fall används planeringsmålet befintlig miljö. Omfattningen på bullerskyddsåtgärder utmed Lommabanan beslutas i kommande skede (järnvägsplan).

Kommentar: Marianne påpekade att tabellen med antal bullerstörda även borde redovisa antalet bullerstörda i förhållande till de riktvärden som gäller för befintlig bana och inte bara riktvärden för nybyggnad / väsentlig ombyggnad av bana.

Fråga: Fredric påpekade att barriäreffekterna behöver redovisas per ort och inte bara för hela sträckan.

Svar: Martin svarade att i MKB:n finns en redovisning av konsekvenser per ort.

Fråga: När kommer dieselloken att försvinna? Det finns ju lok som är tystare.

Svar: Det är tågoperatörerna som bestämmer vilka lok de vill använda. Trafikverket kan påverka utifrån de avgifter som tas ut för trafikering på banorna.

Fråga: Nybovägen är oasfalterad och dåligt underhållen. Vem ansvarar för den vägen?

Svar: Marianne svarade att hon tar frågan med sig och undersöker.

Fråga: Pågatågen är inget problem men 30-talet godståg är alldeles för mycket, speciellt med tanke på farligt gods.

Svar: Håkan svarade att Lommabanan är en del av *Godsstråket genom Skåne* och godstrafiken kommer att finnas kvar en lång tid framöver.

Fråga: Varför tillåter kommunen nybyggnation så nära järnvägen "på kullen" i Egnahemsområdet?

Svar: Marianne svarade att det har gjorts en bullerutredning i samband med detaljplanen. Alla detaljplaner finns på kommunens hemsida och vid eventuella frågor kring detaljplaner får man gärna kontakta Marianne.

Fråga: Betongplattorna i järnvägsövergången vid Kungsgatan dånar mycket när bilarna kör över.

Svar: Håkan svarade att det kan bero på att de behöver justeras. Håkan lämnar synpunkten till driftdelen inom Trafikverket.

Kommentar: Många mötesdeltagare påpekade att buller (t ex gnissel och skrammel vid bromsning och växling) från godståg vid stopp och start kan upplevas störande, i många fall mer störande än passerande godståg.

Fråga: Vilken tid under dygnet kommer den ökande godstrafiken att köra?

Svar: Håkan svarade att de kommer att fördelas över hela dygnet.

Avslutning

Håkan tackade de närvarande för visat intresse och sammanfattade kvällen med:

- I dagsläget kan Trafikverket inte säga när utbyggnaden av Lommabanan kan bli av och Pågatågstrafik kan komma igång. Projektet har idag inte finansiering före 2021 enligt gällande planer. Eventuell tidigareläggning av projektet kan komma i samband med en omprioritering vid översyn av den nationella planen, vilket är en politisk fråga.

4 (5)

MÖTESANTECKNINGAR
2012-06-14, REV 2012-08-20

- Presentationerna och mötesanteckningar kommer att läggas ut på Trafikverkets hemsida (<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Lommabanan/>).

Vid anteckningarna



Mats Fredriksson



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Håkan Petersson	2012-12-19	0.1
	Ev. ärendenummer	
Dokumenttitel		
Lommabanan, möte med boende i Stävie.		

Möte med boende i Stävie angående Lommabanan.

Plats: Stävie elva vägen Furulund/Stävie

Tid: 18 december 2012, 18-19

Närvarande:

Håkan Petersson, Trafikverket.
Werner Swensson, boende i Stävie
Carina Dahlqvist, boende i Stävie
Britten Strand, boende i Stävie
En person, boende i Stävie

Mötet hade ordnats på initiativ av ett antal boende i Stävie. Dessa hade missat det ordinarie samrådsmötet för Lommabanan i Furulund 12 juni 2012.

Håkan informerade om:

- Den nationella planen för transportsystemet.
- Andra projekt i regionen
- Lommabanans järnvägsutredning
- Planeringsprocessen
- Framtida trafikering för Lommabanan
- Alternativa placeringar för mötesstation i Stävie.
- Möjlig tidplan.

Synpunkt från boende:

- Förordade det norra alternativet för mötesstation i Stävie:
- Befarade ökat buller och vibrationer för sina fastigheter vid Stävie elva vägen om man valde det sydliga läget.

Vid anteckningarna

Håkan Petersson



ANTECKNINGAR

UPPDRAG Järnvägsutredning Lommabanan	UPPDRAGSLEDARE Magnus Nilsson	DATUM 2010-02-16
UPPDRAGSNUMMER 2212241	UPPRÄTTAD AV Magnus Nilsson	

PLATS Länsstyrelsen i Skåne län, Malmö	DATUM 2011-02-16	TID 11.00-12.15
---	---------------------	--------------------

NÄRVARANDE	Stefan Malmberg Camilla Burén Ronny Andersson Karin Kallioniemi Harald Klein Magdalena Lindberg Eklund Sven Nerius Monika Nordvall Linda Rosqvist Håkan Petersson Martin Ljungström Magnus Nilsson	Länsstyrelsen, Enheten för samhällsplanering Länsstyrelsen, Enheten för samhällsplanering Länsstyrelsen, Enheten för samhällsskydd och beredskap Länsstyrelsen, Enheten för samhällsplanering Länsstyrelsen, Enheten för samhällsplanering Länsstyrelsen, Fiske- och vattenvårdsenheten Länsstyrelsen, Kulturmiljöenheten Länsstyrelsen, Naturvårdsenheten Länsstyrelsen, Miljöskyddsenheten Industri Banverket Sweco Sweco
------------	---	--

DELGES	Håkan Petersson, Banverket, Länsstyrelsens sammankallande Camilla Burén f k, Martin Ljungström, Magnus Nilsson
--------	--

ANTECKNINGAR FRÅN SAMRÅDSMÖTE MED LÄNSSTYRELSEN ANGÅENDE JÄRNVÄGSUTREDNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR LOMMABANAN, 2010-02-16

1 Bakgrund

Håkan Petersson presenterade bakgrunden till järnvägsutredningen för Lommabanan.

Järnvägsutredningen påbörjades 2002 och 2004 skickades järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till Länsstyrelsen för godkännande. MKBn drogs dock tillbaka eftersom Banverket inte kom överens med Lomma kommun om godstrafiken på Lommabanan som kom-

Sweco Hans Michelsengatan 2 Box 286, 201 22 Malmö Telefon 040-16 70 00 Telefax 040-15 43 47 www.sweco.se	Sweco Infrastructure AB Org.nr 556507-0868 säte Stockholm Ingår i Sweco-koncernen Uppdrag 2212241; MANI p:\2212\2212241\000\arkiv\c\prot\cma100216.doc	Magnus Nilsson Telefon direkt 040-16 72 47 Mobil 0734-12 82 47 magnus.nilsson@sweco.se
--	---	---

munen ville skulle framföras på ett separat yttre godsspår.

2008 tog dock Banverket och Lomma kommun fram en gemensam avsiktsförklaring som bl.a. innebar att man skulle verka för att få in utbyggnaden av Lommabanan i Banverkets långtidsplan 2010-2021 och att färdigställa järnvägsutredningen.

2 Miljökonsekvensbeskrivning

Martin Ljungström redogjorde för innehållet i befintlig MKB och hur denna behöver revideras nu när järnvägsutredningen ska färdigställas. Bilder som visades vid mötet redovisas i bilaga 1.

Följande kommentarer lämnades under denna presentation:

När Hallandsåstunneln öppnas kommer fler godståg att trafikera Lommabanan. Dessa tåg trafikerar idag Södra Stambanan.

Ett sjätte utredningsalternativ har tillkommit, vilket är det alternativ som är mest troligt när det blir aktuellt med utbyggnad av Lommabanan. Detta alternativ består av "pusselbitar" från andra utredningsalternativ frånsett något förändrat läge för lång mötesstation i Stävie strax söder om Furulund.

Det är inte aktuellt att göra korsningarna med Vinstorpsvägen och Kars-
torpsvägen i Lomma planskilda på grund av den stora påverkan på om-
givningen som skulle uppstå.

3 Synpunkter från Länsstyrelsen

Följande synpunkter lämnade Länsstyrelsen vid mötet avseende önskemål om eventuell komplettering av MKBn:

- Det finns ett nytt kulturmiljöprogram som bör beaktas.
- Länsstyrelsens fornlämningsregister är uppdaterat bl.a. avseende linjeobjekt i Alnarp. Aktuellt utdrag bör användas i MKBn.
- Tågtrafikbuller bör bedömas mot bakgrund av riktvärden god ljudmiljö vid nyplanering.
- Det finns nya regionala miljö kvalitetsmål som bör beaktas.
- Grundvattensänkning under bygget av planskildhet vid Industrigatan i Lomma bör belysas som risk för påverkan av naturreservatet för de närbelägna dammarna.
- Hänsyn bör tas till rapport från 2003 avseende riksintresset för kustzonen.
- Det bör belysas hur Natura 2000-området vid kusten eventuellt påver-

kas av buller.

- Det bör belysas hur utpekade område för skydd av tätortsnära områden för naturvård och friluftsliv på Alnarps ängar påverkas av buller.
- Naturvårdsverkets rapport från 2007 avseende tätortsnära natur bör beaktas.
- Det påpekades att trumförlängningar kan vara anmälnings- och tillståndspliktig vattenverksamhet.
- Effekter av klimatförändringar till exempel på ytavrinning och vattenflöden bör beaktas bl.a. med tanke på hårdgjorda ytor.
- Förekomsten av dikningsföretag vid Lomma påpekades.
- Nya miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten bör belysas.
- Bedömning av riskförändring för vattentäkten i Furulund bör göras.
- Riktlinjer för risk- och säkerhet som finns i Länsstyrelsens och Banverkets gemensamma projekt avseende stationsnära lägen bör beaktas. Projektet kommer att slutredovisas under våren innan MKBn ska lämnas in för godkännande.
- Förekomsten av planprogram i Alnarp påpekades.
- Godstransportrådets rapport avseende risk och säkerhet bör beaktas.
- Eventuell påverkan på pågående planarbeten i Kävlinge (ÖP, och östra centrum) i Kävlinge bör undersökas.
- Område med landskapsbildsskydd för Höjeås dalgång bör redovisas.
- Strandskyddsområden, syftet med skyddet och eventuell påverkan på områdesskyddets två syften bör redovisas.
- Rödlistade och i övrigt skyddsvärda arter bör anges om en påverkan redovisas.
- Utpekade områden för skydd av friluftsliv och naturvård längs sträckan bör redovisas.
- Monika Nordvall överlämnade till Martin Ljungström sitt arbetsmaterial inför mötet med påpekanden om tänkbar påverkan på naturvärden belägna vid eller i närheten av Lommabanan.

4 Tidplan

Arbetet med MKBn samordnas med planprogrammet för stationsområdet i Lomma. Samråd avseende planprogrammet kommer att hållas i maj 2010 och fram tills dess färdigställs MKBn så långt det går, men eventu-

ella synpunkter vid samrådet avvaktas innan MKBn helt färdigställs. Bedömningen är att MKBn kan lämnas till Länsstyrelsen för godkännande i slutet av maj eller början av juni.

Vid anteckningarna



Magnus Nilsson

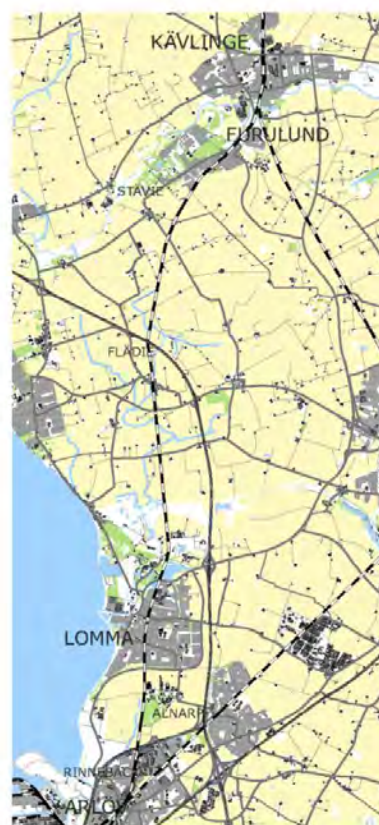


Bilaga 1 till anteckningar från samråd

Järnvägsutredning Lommabanan Kävlinge - Arlöv

Underlag för samråd 2010-02-02

Översiktskarta



Bakgrund

Förutsättningar när utredningen startade 2002:

- Tunnel genom Hallandsåsen - avlänkning av godstrafik från stambanan
- Introduktion av persontrafik på Lommabanan
 - Idag: 12 godståg/dygn, 0 persontåg/dygn
 - I framtiden: 30-40 godståg/dygn, 50 persontåg/dygn

Och nu:

- Behov av synkronisering med pågående planprogram Lomma centrum samt befintligt planprogram Alnarp
- Avsiktsförklaring Lomma kommun – Banverket

Nya Planeringsförutsättningar

Förändrade "yttre" planeringsförutsättningar av betydelse ?

- Pågående planprogram Lomma stationsområde.
- Nytt planprogram Alnarp.
- Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (Länsstyrelsen 2007:06).
- Nytt miljökvalitetsmål – ett rikt växt och djurliv.
- Trafikplats Lomma S / Alnarp.
- Nya/omformulerade transportpolitiska mål.
- Nya miljökvalitetsnormer yt- och grundvatten (Höje å, Alnarpsån, Kävlingeån, Alnarpsströmmen) (Bilaga 1 08FS 2009:81).

Förändrade "inre" förutsättningar av betydelse

- Plattformslängd 170 m (tidigare 120 m med utbyggnadsmöjlighet till 180 m).
- Nytt utredningsalternativ UA 6.

Alternativen



Förutsedd miljöpåverkan – effekter och konsekvenser

Naturresurser

Kulturmiljö

Rekreation och friluftsliv

Stads- och landskapsbild

Markintrång

Barriäreffekter

Buller och vibrationer

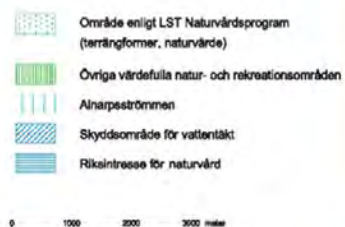
Förorenad mark

Elektromagnetism

Ljusstörningar

Övrigt

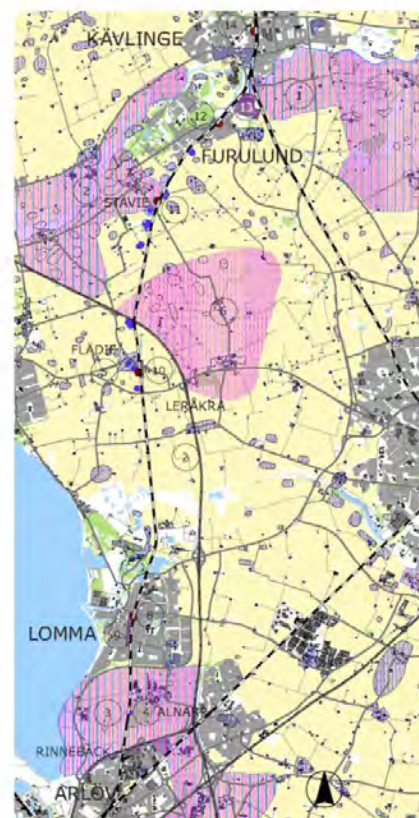
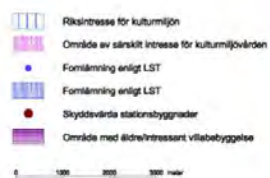
Intressekarta - Naturresurser



Naturreсурser

- Obetydliga arealer jordbruksmark tas i anspråk (< 1 ha) oavsett alternativ.
- Påverkan på yt- och grundvattenresurserna Kävlingeån, Höje å och Alnarpsströmmen (samtliga numera med MKN) bedöms som liten.
- Närbelägen vattentäkt vid Furulund påverkas inte av utbyggnadsåtgärder – finns skyddsbehov till följd av ändrad trafikering?
- Frågorna bör följas upp i järnvägsplan och bygghandling – bör inte påverka val av alternativ i utredningsskedet.
- RI högexploaterad kust fram till E6 förenligt med utbyggnad längs befintlig järnväg – ej påtaglig skada på natur- och kulturvärden.

Intressekarta - Kulturmiljö



Kulturmiljö

- Kulturrikt landskap med bl a riksintressen och fornlämningar.
- RI M 45 Lackalänga samt M 44 Löddeköpinge- Stävie Borgeby berörs inte av utbyggnad.
- RI M77 Alnarp berörs av partiellt dubbelspår / långt mötesspår i vissa alternativ.
- Stationshusens framtida användning och status.
- Villatomter med värdefull bebyggelse i Lomma.
- Fornlämningar i Flädie och Stävie.

Rekreation och friluftsliv

- Station och mötesspår vid Alnarp mellan Alnarpsparken, landskapslaboratoriet och Alnarps ängar.
- Utrymme finns.
- Förstärkt barriär vid Alnarpsparken i söder.

Stads- och landskapsbild

- Vissa alternativ ger intrång i tätortsmiljö i Lomma och Flädie, t ex bullerskyddsskärmar.

Markintrång

- Vissa alternativ ger intrång på fastigheter och jordbruksmark.

Barriäreffekter

- Idag finns 11 plankorsningar och 7 planskildheter.
- Ytterligare planskildheter tillkommer i Lomma: Industrigatan samt GC-passage vid stationen.
- Plankorsning vid väg 913 i Flädie ersätts av planskildhet vid en utbyggnad.

Buller och vibrationer

- Ökad trafikering kommer att leda till att fler utsätts för buller över gällande riktvärden för godtagbar miljö kvalitet.

Riktvärde	Antal fastigheter		
	Idag	Framtid utan åtgärder	Framtid med åtgärder
Ekv 60 dBA ute vid fasad	135	270	30
Maxnivå 75 dBA ute vid fasad	540	570	175
Maxnivå 70 dBA uteplats	995	1050	360

- Skärmhöjd begränsas till 2 m m h t kostnad och visuell påverkan.
- Detaljstudier i järnvägsplaneskedet.
- Vibrationer studeras vidare i nästa skede.

Förorenad mark

- Massor inom bangårdsområde och järnvägsområde är ofta förorenade och kommer att hanteras därefter.
- Förorenad mark kan finnas inom vissa verksamhetsområden i närheten av banan, t ex yllefabrik i Furulund och SAAB-fabrik i Arlöv.
- Förekomsten av förorenade massor kommer vid behov att utredas detaljerat i kommande järnvägsplan.

Övrigt

- Elektromagnetism - rekommenderade referensvärden klaras.
- Störningar - ljus, högtalarutrop, bomfällningssignaler m m.
- Miljömedicinsk bedömning.

Nyckelfrågor

- Buller
- Risk
- Samhällsplaneringsfrågor - ÖP, DP, planprogram
- Barriäreffekter
- Yt- och grundvatten ?

Innehållsförteckning

Förord	3	3.3	Kulturmiljö	21	6	Miljömedicinsk riskbedömning	42	
		3.4	Rekreation och friluftsliv	26				
Sammanfattning	6	3.5	Stads- och landskapsbild	27	6.1	Bakgrund och syfte	42	
		3.6	Markintrång i fastigheter	29	6.2	Befolkning, skolor, äldreboende m.m.	42	
1 Inledning	8	3.7	Barrindelfekter	31	6.3	Miljömedicinska riskfaktorer kring Lommabanan	42	
1.1	Bakgrund	8	3.8	Buller	33	6.4	Slutsatser	43
1.2	Lommabanans historia	8	3.9	Vibrationer	36			
1.3	Tidigare utredningar	8	3.10	Utsläpp till luft	36			
1.4	Samband med andra projekt	8	3.11	Förorenad mark	37	7	Samråd	43
1.5	Trafikprognoser	8	3.12	Elektromagnetism	38			
1.6	Planeringsprocessen	9	3.13	Ljusstörningar	38	8	Samlad bedömning	44
1.7	Miljökvalitetsmål	9	3.14	Övriga konsekvenser	38			
1.8	Transportpolitiska mål	10	3.15	Konsekvenser under byggskedet	39	9	Uppföljning	44
1.9	Allmänna hänsynsregler	10						
1.10	Miljökvalitetsnormer	11				10	Referenser	46
		4	Risikanaly	39		Bilagor		
2 Projektbeskrivning	12	4.1	Föransättningar	39				
2.1	Nuvarande förhållanden	12	4.2	Driftskedet	40	Bilaga 1	Bullerberäkningar utmed Lommabanan	A)
2.2	Utredningsalternativ	12	4.3	Söllalternativ	40			
2.3	Avfärdade alternativ	12	4.4	Tänkbara åtgärder	41	Bilaga 2	Risikanaly	B)
2.4	Söllalternativ	12						
2.5	Utförande	18	5	Planfrågor	41			
2.6	Tidplan	18	5.1	Buråvs kommun	41			
3 Miljöeffekter och konsekvenser	19	5.2	Lomma kommun	41		Bilaga 3	Miljömedicinsk riskbedömning	C)
3.1	Naturresurser	19	5.3	Kävlinge kommun	41			
3.2	Naturmiljö	20						

FOJAB arkitekterDetaljplan för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 1 - minnesanteckningar

Tid: 2009-03-18 kl 8.30
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Mats Améen	Skånetrafiken
Håkan Petersson	Banverket
Anders Nyquist	Planeringsenheten
Ulrika Ström	Planeringsenheten
Per Nilsson	Tekniska förvaltningen
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Lennart Persson	Tekniska förvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Elvira Grandin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
Emelie Severinsen	Miljö- och byggförvaltningen
Pia Månsson	FOJABarkitekter
Emma Olvenmyr	FOJABarkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, PG Andersson, Bengt Lavesson,
Magnus Norén

1. Deltagare

Mötets deltagare presenterar sig för varandra. Likt andra planmöten i Lomma kallas ett stort gäng till startmötet, därefter delges alla dessa personer minnesanteckningar och kallelser till efterföljande planmöten. Var och en deltar i den grad de är berörda.

2. Programmets syfte och omfattning

Syftet med planprogrammet för Lomma stationsområde är att ge en samlad översiktlig bild av förutsättningar och de åtgärder som krävs för att möjliggöra en station för persontåg i Lomma. Programmet omfattar förutom åtgärder i stationsområdet även förslag till gång- och cykelförbindelser och biltrafiknät i närområdet. Programområdet omfattar spårområdet, korsningen med Industrigatan i norr och Karstorpsvägen i söder samt närliggande bebyggda fastigheter och koppling till centrum och Lomma hamn via Vinstorpsvägen och omkringliggande kvarter.

3. Tidigare ställningstaganden, underlagsmaterial

Plan- och byggkontoret fick år 2006 i uppdrag att planlägga området. Programarbetet har föregåtts av ett antal förmöten mellan Lomma kommun, Banverket och Skånetrafiken. En avsiktsförklaring avseende trafikering med persontåg av Lommabanan finns mellan dessa parter. I avsiktsförklaringen ingår att kommunen ska påbörja planläggning av sina kommande tre hållplatslägen, varav Lomma station är ett.

Ett planprogram för Lomma centrum omfattar även stationsområdet och kommer att ligga till grund för detta planprogram.

Banverket lät år 2003 ta fram en järnvägsutredning för Lommabanan. Banverket planerar nu att uppdatera och förfina utredningen med beräknad start sommaren 2009

och färdig utredning under 2010. Programarbetet bedöms löpa parallellt med detta utredningsarbetet på Banverket men bör redan nu delvis kunna baseras på utredningen från år 2003, i de delar den fortfarande är aktuell. Alternativ 5 i miljökonsekvensbeskrivningen är det som bäst passar in på aktuella förhållanden. Håkan studerar utredningen och återkommer med information om de frågor som bör studeras ytterligare. Ev behöver buller- och riskutredningar kompletteras.

Anders N refererar från ett möte avseende Region Skånes infrastrukturplaner. Ett gemensamt program för landets vägar och järnvägar framställs nu. I programmet, som redovisar investeringar inom en 12-årsperiod, har ännu enbart de projekt som man tidigare beslutat om funnits med. Troligtvis finns inte Lommabanan med under den första perioden. Detta ses dock inte som en anledning att inte påbörja planläggningen inom kommunen. Tidplanen kan justeras och ev finns ett behov av trafikering av Lommabanan i samband med ombyggnad av Södra Stambanan.

Mats A påpekar att i Skånetrafikens aktuella tågstrategi är Lommabanan en viktig del.

PG Andersson har tagit fram ett förslag till utformning av spårområdet med plattformar, parkering och spår för lätt spårtrafik samt med utrymme för busstrafiken. Denna skiss kommer att ligga till grund för programarbetet.

Plan- och byggkontoret arbetar med en detaljplan för Solberga, ett kvarter norr om stationen, alldeles väster om järnvägen. Ny bebyggelse planeras nära spåren. Eventuellt kan riskutredningen för området ge viss vägledning för arbetet med stationsområdet och en ev komplettering med ny bebyggelse i enlighet med tidigare planprogram.

Flera av fastigheterna inom programområdet är omnämnda i kommunens kulturmiljöprogram.

Åtgärder:

Håkan P skickar underlagsmaterial som kan vara av vikt i programarbetet till plan- och byggkontoret och FOJAB.

4. Spårområde

Banverket planerar i dagsläget mötesspår i framför allt Flädie, Stävie och Alnarp. Dock bör en beredskap finnas i planerna för ett kortare mötesspår i Lomma tätort. Om mötesspår inte byggs behöver inte Banverket upprätta järnvägsplan.

Vilka riktvärden för buller mot befintlig bebyggelse som ska användas får diskuteras vidare. Vid en väsentlig ombyggnad av infrastruktur gäller hårdare krav än i en befintlig miljö.

Emelie S föreslår att de elektromagnetiska fälten runt ledningarna utmed spåren mäts in.

Åtgärder:

Planprogrammet ska ta höjd för ett kortare mötesspår i Lomma tätort.

5. Mark och vegetation

Kommunen äger numera stationshuset och omkringliggande markområde väster om spåret. Banverket äger spårområdet och marken öster om detta samt gatan väster om stationshuset. Torsten påpekar att det kan finnas markföroreningar där en tidigare transformatorstation funnits.

Eva påpekar att det finns rester från en fd trädgård/park norr om stationshuset och pekar på möjligheten att också anlägga en liten stationspark.

Lennart påpekar att det idag finns koloniträdgårdar intill spåret i den norra delen av programområdet. De ligger på kommunal mark och omöjliggör en passage utmed järnvägen. Söder om stationen finns idag en passage för gående och cyklister utmed järnvägens östra sida.

Åtgärder:

Håkan P kontrollerar om några markundersökningar har gjorts för Banverkets markområde. Ev information skickas över till plan- och byggkontoret och FOJAB.

6. Bil, gång, cykel och buss

Järnvägens korsning med Industrigatan bör lösas planskilt. Grova skisser har gjorts på ett förslag till en planskild korsning i samband med arbetet med järnvägsutredningen.

Mats A redogör för Skånetrafikens planer för framtida busstrafik. Dagens busslinjer mellan Lomma/Björred och Malmö är svåröverskådliga och har lågt turutbud. Dessa kommer att ersättas av en stombusslinje, snabbare och med högre turutbud (Löddeköpinge-Björred-Lomma station-Malmö (via motorvägen). Detta blir en pendellinje med avgång var 10:e/15:e minut. Den nya busslinjen kan komma att sättas in före Pågatågstrafikering av Lommabanan och hänger ihop med en planerad avfart från motorvägen i södra Lomma. Busslinjen Lomma-Lund kommer att angöra vid Lomma centrum. Vid stationen behövs hållplats och vändmöjlighet för buss, enligt PG:s skiss.

Cykel- och bilparkering bör finnas på båda sidor av spåret för att minimera risken att stressade människor korsar spåret vid trafikering. Framför allt en rymlig och välordnad cykelparkering är viktigt vid Lomma station, tror Mats. Ju längre ifrån Malmö/Lund stationen ligger desto större är inpendlingen till stationen med bil. I Lomma som ligger relativt nära Malmö/Lund beräknas inpendlingen med bil vara liten. Ca 15-20 parkeringsplatser borde enligt Mats vara lagom. Jämför med Åkarp, Hjärup, Oxie, Svedala, Kävlinge. Dock kan det vara bra att reservera mark för ett eventuellt kommande behov av fler parkeringsplatser.

Någon form av service i samband med stationen bidrar till större säkerhet och mindre skadegörelse. Flera gamla stationshus utmed Skånebanan används som väntsal i kombination med service såsom café och Pressbyrå.

Skånetrafiken har en grundstandard för möblering och utformning av stationsmiljön. Om kommunen bidrar ekonomiskt kan högre standard fås, tex Rydebäck.

Ett gent och tydligt gång- och cykelnät med planskilda korsningar i strategiska punkter är en viktig del för att säkra framkomligheten kring stationen och spåren. Vid plattformen planeras för en korsning för gående i plan. I Trivectors skiss ingår också en planskild korsning för gående och cyklister söder om stationen. Denna bör få en koppling till plattformen. Enligt Anders N krävs en planskild korsning närmare Vinstorpsvägen. Förslagsvis kompletteras föreslagen gång- och cykelkorsning i söder (koppling mellan centrum/hamnen och bl a Pilängsskolan) med en kompaktare planskildhet i form av en tunnel med trappa för gående vid Vinstorpsvägen. Detta studeras vidare i programarbetet.

Åtgärder:

Håkan P tar fram skisser på planskild korsning och skickar över till plan- och byggkontoret och FOJAB.

Mats A skickar över en skiss som visar det planerade bussystemet.

FOJAB och Trivector studerar gång- och cykelnätet kring stationen, med viktiga målpunkter och stråk, samt ger förslag till länkar vid stationsområdet till nästa planmöte.

7. Ledningar

Flera kommunala vatten- och avloppsledningar finns inom planområdet, bl a i Industrigatan, och kan komma att beröras kring de planerade planskildheterna. Vid planskildheter krävs va-utredning.

Åtgärder:

Per N skickar över en ledningskarta till FOJAB.

8. Bebyggelse och historia

Mats A berättar om Lommabanans historia. Banan var från början privat. Dess fem delar slogs samman till Västkustbanan mellan Malmö och Billesholm. Stationshusen utmed sträckan har en likartad tegelarkitektur.

Planprogrammet för centrum och stationsområdet redovisar förslag till ny bebyggelse öster om stationsläget. Möjlighet till ny bebyggelse ska undersökas vidare i planprogrammet.

Åtgärder:

Mats A plockar fram material om Lommabanans historia och skickar över till plan- och byggkontoret och FOJAB.

9. Nästa möte

Nästa planmöte hålls den 24 april kl 13.00 hos miljö- och byggförvaltningen i Lomma. Den 25 augusti hålls ett planmöte då även Skånetrafiken och Banverket deltar.

Den 19 maj hålls en studieresa för intresserade tjänstemän med besök på skånska och danska tågstationer. FOJAB sätter ihop ett program för dagen. Plan- och byggkontoret bjuder in särskilt till denna dag.

Åtgärder:

FOJAB sätter ihop ett förslag till program för studieresa.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr

Planprogram för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 2 - minnesanteckningar

Tid: 2009-04-21 kl 13.00
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Anders Nyquist	Planeringsenheten
Per Nilsson	Tekniska förvaltningen
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Lennart Persson	Tekniska förvaltningen
Magnus Norén	Tekniska förvaltningen
Petter Eiring	Miljö- och byggförvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Elvira Grandin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
Emelie Severinsen	Miljö- och byggförvaltningen
Jeannette Schlaucher	Miljö- och byggförvaltningen
PG Andersson	Trivector Traffic
Pia Månsson	FOJAB arkitekter
Emma Olvenmyr	FOJAB arkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, Bengt Lavesson

1. Minnesanteckningar

Eva går igenom minnesanteckningarna från föregående möte. Mats Améen har sedan förra mötet skickat över material angående Lommabanans historia och framtida bussnät till Anders Nyqvist, som nu lämnar över materialet till plan- och byggkontoret.

2. Järnväg, buss och lätt spårtrafik

Planerad lätt spårtrafiken ska säkras i denna plan, dvs både anslutning till befintlig järnväg och ny bana i Vinstorpsvägen mot Lomma Hamn ska rymmas i programmet. Anders berättar att även Staffanstorps kommun planerar för lätt spårtrafik och har då en idé om en koppling från Lomma station österut i Vinstorpsvägen mot Staffanstorp. Detta ska dock inte tas upp i planprogrammet för stationsområdet, men kan vara bra att känna till.

Eva berättar att Skånetrafiken lämnat yttranden på två pågående planer; Önnerup och Lilla Habo, där de framhåller vikten av att hålla kvar olika alternativa sträckningar för lätt spårtrafik och inte låsa sig till ett. PG antar att Skånetrafiken är rädda för att sträckningen blir alltför mycket "gatuspårväg" och vill ha kvar öppningar för snabbare alternativ med bättre framkomlighet.

PG påpekar att hans skiss över stationsområdet ännu inte förankrats med Banverket. Ev behövs ännu längre och bredare plattformar än vad som skisserats. PG har föreslagit en plattform öster om spåret, vilket möjliggör ett framtida tillägg med ett mötesspår. Dock ger denna lösning en sämre koppling mellan plattform och Lomma centrum, då det krävs att man korsar spåret.

PG har förutom en hållplats vid stationsområdet öster om spåret även föreslagit en

busshållplats utmed Vinstorpsvägens norra sida, väster om spåret. Detta kräver antagligen intrång i befintliga bostadsfastigheter och kan innebära problem eftersom det är många trafikslag som ska samsas om detta ganska trånga gaturum. På gatans norra sida finns en gång- och cykelväg. Lösningen för bussar bör studeras vidare. Det är viktigt att bussarna inte blockeras av bomfällning när tåget står inne på stationen utan lätt kan köra vidare.

Åtgärder:

Planprogrammet ska ge utrymme för en lösning med lätt spårtrafik i Vinstorpsvägen mot Lomma Hamn. PG diskuterar skissen över stationsområdet med Håkan P på Banverket samt funderar vidare på en lösning för bussar.

3. Bil, gång, cykel och buss

Järnvägens korsning med Industrigatan bör lösas planskilt. Anders påpekar att detta kommer att få konsekvenser för trafiksystemet i området och kräver en rejäl ombyggnad. Slättängsgatans korsning med Industrigatan måste stängas.

Ett gent och tydligt gång- och cykelnät med planskilda korsningar i strategiska punkter är en viktig del för att säkra framkomligheten kring stationen och spåren. Fojab har med trafiksäkerhetsplanen som underlag satt ihop en karta som visar befintliga gc-vägar och brister i gc-systemet samt viktiga målpunkter. Lämpliga lösningar diskuteras. Förutom tidigare föreslagen planskild korsning i den södra delen av stationsområdet bör det finnas någon typ av planskildhet i anslutning till Vinstorpsvägen. Befintlig gång- och cykelväg ligger på Vinstorpsvägens norra sida. Hur kopplas denna till stationsområdet? Kan det vara möjligt att samla all gång- och cykeltrafik i en planskildhet i mitten av området? Kan en lösning med bro vara bättre än en underfart? PG påpekar att alla planskilda korsningar för gående och cyklister måste vara handikappanpassade.

PG studerar vidare vilka olika alternativ som kan vara intressanta. Utrymmet för ramper är begränsat kring stationen. Flera alternativa lösningar kan ingå i programmet. Om bef stationsbyggnad ska användas som vänthall i kombination med service är det även viktigt att det blir en bra koppling mellan denna byggnad och plattformen.

Cykel- och bilparkering bör finnas på båda sidor av spåret för att minimera risken att stressade människor korsar spåret vid trafikering. Framför allt en rymlig och välordnad cykelparkering är viktigt vid Lomma station. Behovet av bilparkering får studeras vidare. Skånetrafiken har antagligen gjort en uppskattning av lämplig storlek för pendlerparkering som kan användas som underlag i programarbetet. Parkeringsytan kan komma att utnyttjas även av besökare till centrum. God tillgång till p-platser kan även få negativa konsekvenser när människor tar bilen även kortare sträckor eftersom det är lätt att hitta parkeringsplats. Programmet bör innehålla ett begränsat antal p-platser men ge utrymme för en reservyta som kan utnyttjas om behovet skulle uppstå.

Åtgärder:

Trivector ger studerar möjligheter till kopplingar för gång- och cykel, bl a med avseende på utrymme för ramper, och ger förslag till alternativa länkar för gående och cyklister vid stationsområdet till nästa planmöte. Behovet av parkeringsplatser studeras vidare i planarbetet av Fojab och Trivector. Skånetrafiken kontaktas för ytterligare diskussion.

4. Ledningar

Flera kommunala vatten- och avloppsledningar finns inom planområdet, bl a i Industrigatan och vid Vinstorpsvägen, och kan komma att beröras kring de planerade planskildheterna. Vid planskildheter krävs va-utredning.

5. Bebyggelse

Planprogrammet för centrum och stationsområdet redovisar förslag till ny bebyggelse öster om stationsläget. Möjlighet till ny bebyggelse ska undersökas vidare i planprogrammet. Eva påpekar att det bör vara byggnader för någon form service. Boende är inte lämpligt i detta läge.

6. Nästa möte

Nästa planmöte hålls den 25 augusti kl 8.30 hos miljö- och byggförvaltningen i Lomma. Då deltar även Skånetrafiken och Banverket.

Den 19 maj hålls en studieresa för intresserade tjänstemän med besök på skånska och danska tågstationer. FOJAB sätter ihop ett program för dagen. Magnus tar emot anmälningar. Det kommer att vara möjligt att ansluta till gruppen under delar av dagen för de som inte kan avvara en hel dag. PG kollar om det är möjligt att få studieresan sponsrad av Skånetrafiken.

Åtgärder:

FOJAB sätter ihop ett förslag till program för studieresa. **PG** kollar om det är möjligt att få studieresan sponsrad av Skånetrafiken. De som är intresserade av att följa med anmäler sig till Magnus.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr

Planprogram för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 3 - minnesanteckningar

Tid: 2009-09-29 kl 10.00
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Håkan Petersson	Banverket
Cecilia Olsson	Skånetrafiken
Martin Ljungström	Sweco, MKB-ansvarig järnvägsutredning
Mats Fredriksson	Sweco, bitr uppdragsledare järnvägsutredning
Ulrika Ström	Planeringsenheten
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Magnus Norén	Tekniska förvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
Åse Andréasson	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Lövdahl	Praktikant
PG Andersson	Trivector Traffic
Elvira Grandin	FOJAB arkitekter
Emma Olvenmyr	FOJAB arkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, Anders Nyqvist, Lotta Ahlfors, Lennart Persson, Emelie Severinsen, Jeanette Schlaucher

1. Järnvägsutredning

Håkan berättar att Banverket nu gått igång med en uppdatering av järnvägsutredningen för Lommabanan från år 2004. Sweco har anlitats för detta arbete. Den stora förändringen för Lommas del gentemot den tidigare utredningen är att alternativet med mötesspår centralt i Lomma utgår. Preliminär tidplan för utredningen: Av Länsstyrelsen godkänd MKB i mars/april 2010. Därefter utställning av utredningen. Samrådsmöte avseende utredningen föreslås samordnas med möte om planprogrammet och hållas i början av 2010. Samrådsmöten har hållits kring tidigare utredning i samtliga berörda orter utmed Lommabanan.

Bullerskärmar kommer att behövas utmed spåren, vilket kommer att påverka stationsmiljön. Även om spåren ligger kvar i nuvarande läge blir trafikförändringen på banan markant, vilket medför att bulleråtgärder bör vidtas även om detta inte krävs formellt. Ev kan något enstaka hus bli föremål för inlösen.

De senaste prognoserna visar att en trafikering av Lommabanan troligen kommer att dröja till efter år 2021.

2. Erfarenheter från studieresa

Emma visar bilder från den studieresa som arbetsgruppen genomförde den 25 augusti till stationsområden i Skåne och Danmark.

Hjärup: Plattformer har förlängts och gång- och cykelramp samt parkering byggts om.
Kommentarer från mötets deltagare: Likt Lomma men färre invånare i orten.
Nedsänkning av spåren ca 1 m och övertäckning planeras. Cykelvänlig ramp men trång

och osäker i tunneldelen med skarpa kanter och utrymmeskrävande slänter. Lösningen av detaljer hade kunnat göras bättre. Parkeringen (ca 25 platser) är sällan fullsatt.

Tyringe: Stationens läge likt Lomma; service och bostäder utmed gata bakom stationshuset, gammalt stationshus. Centrum på ena sidan, bostäder på andra. Alla funktioner på ena sidan spåren. Två mindre parkeringar, järnvägspark, plankorsning över spåren för gående med blåvita bommar. Stationsintern, ej kommunal gång- och cykelväg. Stationshuset används som bibliotek.

Kommentarer: Endast ett fåtal personer som korsar spåren, då den norra perrongen/spåret endas används som reserv. Ca 1 persontåg/timme samt godståg. I Lomma kommer spåren trafikerats av ca 50 persontåg och ca 40 godståg/dygn.

Åstorp: Korsning i plan för gående som tar sig mellan plattformarna. Stort stationsområde med flera spår. Gammalt stationshus används som kontor för kommunal förvaltning. Väntsal med toalett i del av huset. Busstorg kopplat till stationen.

Påarp: Ljus och öppen underfart för gående och cyklister. Dock många trappor och dåligt omhändertagna ytor kring stationen.

Espergaerde: Buss, gc, bilparkering efter vartannat. Funktioner på båda sidor spåren. Cykelställ placerade vinkelrätt mot spåren – ungefär lika långt från alla cykelställ till perrongen.

Kommentarer: Fina material (kortenstål, murgröna mm), plattformar väl förankrade i miljön – i nivå med omgivningen, otrygg tunnel under spåren men fina upp- och nedgångar ovan jord med murar och byggnader.

3. Skiss stationsområde

PG redovisar ett tidigare framtaget förslag på upplägg för stationsområdet med följande utgångspunkter:

- lätt spårtrafik utmed kusten (byte från järnväg till egen bana vid Lomma station)
- bef pizzeria rivs då marken behövs för spårväg
- kort mötesspår med växel norr om Vinstorpsvägen
- plattform öster om spåret, vilket möjliggör ett framtida tillägg med ett mötesspår.

PG har tidigare föreslagit en busshållplats utmed Vinstorpsvägens norra sida, väster om spåret. Detta kräver antagligen intrång i befintliga bostadsfastigheter och kan innebära problem eftersom det är många trafikslag som ska samsas om detta ganska trånga gaturum. På gatans norra sida finns en gång- och cykelväg. Kopplingen mellan plattform och busshållplats är viktig. Skånetrafiken vill gärna ha en angöring så nära gatan som möjligt och slippa köra in och vända i stationsområdet.

Skånetrafiken har meddelat att plattformslängden ska vara 170 m.

Programmet bör innehålla ett begränsat antal p-platser men ge utrymme för en reservyta som kan utnyttjas om behovet skulle uppstå.

Efter en diskussion enas mötets deltagare om följande ändringar i skissen:

- Busshållplatser placeras utmed Vinstorpsvägen, öster om spåret, där finns utrymme på gatans norrsida, Siriusgatan kan stängas rent formellt (i praktiken redan utfört)
- Plattformen placeras så långt norrut som möjligt så att Vinstorpsvägen får koppling till plattformen – plankorsning för gående på sydsidan.

- I söder, med koppling till Algatan, skolor osv, förläggs en gång- och cykelunderfart med god tillgänglighet. Även Industrigatan kommer att få en planskildhet.
- Cykelparkering placeras öster om spåren och vid underfart i söder.

Åtgärder:

PG uppdaterar skissen till nästa möte.

4. Bebyggelse

Planprogrammet för centrum och stationsområdet redovisar förslag till ny bebyggelse öster om stationsläget. En god gång- och cykelförbindelse med ramper i söder är dock prioriterat. Ev markytor som blir över kan utnyttjas för park eller bebyggelse.

5. Nästa möte

Nästa planmöte hålls den 1 december kl 13.00 hos miljö- och byggförvaltningen i Lomma.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr

Bilaga: PG:s tidigare förslag till utformning av stationsområdet, daterad 2007-12-07.

Planprogram för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 4 - minnesanteckningar

Tid: 2009-12-01 kl 13.00
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Håkan Petersson	Banverket
Cecilia Olsson	Skånetrafiken
Martin Ljungström	Sweco, MKB-ansvarig järnvägsutredning
Mats Fredriksson	Sweco, bitr uppdragsledare järnvägsutredning
Ulrika Ström	Planeringsenheten
Anders Nyquist	Planeringsenheten
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
Åse Andréasson	Miljö- och byggförvaltningen
Jeanette Schlaucher	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Lövdahl	Praktikant
PG Andersson	Trivector Traffic
Björn Petersson	Trivector Traffic
Elvira Grandin	FOJAB arkitekter
Emma Olvenmyr	FOJAB arkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, Lotta Ahlfors

1. Skiss stationsområde

PG redovisar ett sedan förra mötet reviderat förslag på upplägg för stationsområdet med en plattform öster om spåret, vilket möjliggör ett framtida tillägg med ett extra spår. Parkering och cykelparkering placeras då öster om spåret, busshållplatser utmed Vinstorpsvägen öster om spåret och en planskild korsning för gående och cyklist i söder. Plattformen är placerad nära Vinstorpsvägen för att gatan ska kunna utnyttjas för koppling till plattformen. Plattformen måste dock, enligt Martin, ligga minst 40 m från korsningen (kant gångväg) för att uppnå rekommendationen för signaler.

Anders N påpekar att det vore bra med plattformar på båda sidor av spåret. Stor andel arbetsplatser och bostäder är förlagda väster om spåret. Dessutom bidrar detta till att stationshuset kan utnyttjas på ett bättre sätt. PG meddelar att det, med enkelspår på banan och två plattformar, finns en stor risk att människor springer/hoppar över spåret då avståndet mellan plattformarna är mycket litet samt att avgångsproceduren tar längre tid för tågpersonalen med dubbla plattformar. Håkan ser inga hinder till att ta fram ett alternativ med plattformar på båda sidor av spåret.

Anders frågar även om bomfällningstider. Kommer bommarna vara fällda när tåget står inne på perrongen? Det finns en risk att människor springer under bommarna för att hinna med tåget om det endast finns en plattform. En möjlighet finns att förlägga en plankorsning söder om Vinstorpsvägen, med stationsinterna bommar, likt Tyringe. Dessa kan vara uppe när tåget står inne. Håkan återkommer med mer information om bomfällning vid nästa möte. En reservbusshållplats kan placeras väster om spåret, om plattform finns även på denna sida, för att underlätta omstigning vid bomfällning.

Andra synpunkter som lämnas på skissen är bl a :

Bilplatser bör inledningsvis vara färre och kan utökas i framtiden om behov finns.

Cykelparkering bör placeras vinkelrätt mot spåren, à la Espergaerde.

Frågan om hur stationshuset bör användas i framtiden bör vara öppen i programmet så att man kan få in olika synpunkter och idéer från invånarna under samrådet.

Efter en diskussion enas mötets deltagare om att:

- PG:s nuvarande skiss, med plattform öster om ändras enligt synpunkter avseende bil- och cykelparkering. Plattformen flyttas söderut så att det blir 40 meter mellan närmaste kantsten i Vinstorpsvägen och plattformskanten.
- Ett alternativ med plattform i öster och stationsinterna bommar norr om plattformen tas även fram. I detta alternativ kan även en reservbushållplats finnas väster om spåret.
- Ett alternativ med plattformar på båda sidor av spåret ska tas fram. Parkering och cykelparkering ska i denna skiss finnas på båda sidor.

Åtgärder:

PG och Björn kompletterar skissen samt tar fram ett alternativ till nästa möte.

2. Järnvägsutredning

Håkan berättar om arbetet med pågående uppdatering av järnvägsutredningen för Lommabanan. Den stora förändringen för Lommas del gentemot den tidigare utredningen är att alternativet med mötesspår centralt i Lomma utgår. Man har från Banverkets sida försökt undvika mötesspår inne i tätorter, därför kommer detta sannolikt inte byggas i Lomma även om utrymmet finns. Hela Lommabanan planeras i framtiden bli dubbelspårig. Det är dock inte rimligt att planera för detta i programmet då det ligger mycket långt fram i tiden.

Preliminär tidplan för utredningen följs hittills: Av Länsstyrelsen godkänd MKB i mars/april 2010. Därefter utställning av utredningen. Samrådsmöte avseende utredningen föreslås samordnas med möte om planprogrammet och hållas i början av 2010. Samrådsmöten har hållits kring tidigare utredning i samtliga berörda orter utmed Lommabanan. Bullerutredningen i MKB:n är fortfarande aktuell. Riskutredningen studeras av Martin och Mats som hör av sig så snart som möjligt till Fojab med information om vilket riskavstånd som bör hållas till bostäder. Denna uppgift ska ingå i programmet.

Håkan tar med sig ett antal frågor som besvaras vid nästa möte:

Vem ska äga marken inom järnvägsområdet?

Bomfällningstider, olika tekniska lösningar för bomfällning.

Vilken hastighet kommer de tåg som inte stannar i Lomma att hålla inom tätorten?

Åtgärder:

Håkan utreder frågor om framtida markäggande, bomfällning och hastighet till nästa möte. **Martin och Mats** kollar lämpligt riskavstånd till bostäder och meddelar Fojab.

3. Övrig trafik

Programmet bör innehålla ett resonemang kring förändringar av trafikalstring och trafikrörelser med anledning av pågatågsstationen. PG ser över möjligheten att

uppdatera befintliga prognoser och återkommer till Eva och Anders med förslag till kostnad för ett sådant arbete. 2025 bör användas som prognosår.

Kollektivresandet kommer att öka. Har hänsyn tagits till detta i Trivectors tidigare beräkningar? Anders N meddelar att ca 15% av arbetspendlare inom kommunen reser kollektivt idag. Vilka konsekvenser får den nya trafikplatsen på E6:an och en ökad bomfällning på Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen för trafikrörelser i orten?

Programmet ska även redogöra för vilka åtgärder som krävs kring planskildheten på Industrigatan (gator stängs, nya trafikrörelser) och i Slättängsområdet där en infart behöver stängas. Åse och Magnus kontrollerar om det i gällande detaljplan är möjligt att lösa tillfarten till Slättängsområdet västerifrån när den södra anslutningen utmed järnvägen behöver stängas. Om så inte är fallet bör programområdet utökas till att omfatta en lösning för detta kvarter.

Cecilia meddelar att Skånetrafiken kommer att trafikera Vinstorpsvägen så snart den nya trafikplatsen är klar.

En skiss över en planskild korsning på Industrigatan har tagits fram i samband med utarbetandet av den förra järnvägsutredningen. Håkan, Mats och Martin plockar fram denna och skickar över den till mötets deltagare.

Åse, Elvira och Emma kommer att träffas för att skissa vidare på utformning och gestaltning av närmiljön med Björns och PGs skisser som underlag.

Åtgärder:

PG återkommer till Eva och Anders med kostnadsuppskattning för uppdatering av trafikprognos. **Håkan, Martin och Mats** skickar skiss på planskild korsning vid Industrigatan till mötets deltagare. **Åse, Elvira och Emma** skissar vidare på utformning av spårområdet med Björns och PGs skisser som underlag.

4. Nästa möte

Nästa planmöte hålls den 28 januari kl 13.00 hos miljö- och byggförvaltningen i Lomma.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr

Planprogram för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 5 - minnesanteckningar

Tid: 2010-01-28 kl 13.00
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Håkan Petersson	Banverket
Cecilia Olsson	Skånetrafiken
Martin Ljungström	Sweco, MKB-ansvarig järnvägsutredning
Mats Fredriksson	Sweco, bitr uppdragsledare järnvägsutredning
Ulrika Ström	Planeringsenheten
Anders Nyquist	Planeringsenheten
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
Åse Andréasson	Miljö- och byggförvaltningen
Martin Mårtensson	Praktikant
PG Andersson	Trivector Traffic
Björn Petersson	Trivector Traffic
Elvira Grandin	FOJAB arkitekter
Emma Olvenmyr	FOJAB arkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, Lotta Ahlfors, Lennart Persson,
Jeanette Schlaucher

1. Programområde

Planprogrammets angränsning diskuterades. Sedan förra mötet har mötets deltagare fått ut ett utdrag ut den teknikutredning som tillhör förra järnvägsutredningen för banan. Redovisad lösning för planskildheten vid Industrigatan kräver omplacering av infart till Slättängsområdet och till två industrifastigheter öster om järnvägen. Dessa områden behöver ingå i programområdet. I programmet skall även nämnas att Slättängs brf önskar exploatera sitt område ytterligare, inreda vindar och ev bygga nya hus i området. Infart till industrifastigheterna kan lösas i fastigheternas södra del (vilket innebär en parallell gata utmed Industrigatan) eller i deras norra del. Gång- och cykelnätet påverkas inte, mer än att vissa delar måste byggas om kring planskildheten.

Sweco får i uppdrag att komma med en ny lösning för infart till Slättängsområdet, förslagsvis från väster och centralt placerad i området, för att bibehålla områdets kontakt med dammarna i väster.

Länsstyrelsens rekommenderar ett skyddsavstånd på 70 m mellan farligt godsled och bostäder, utan åtgärder. Miljö- och byggnadsnämnden har tidigare gett bygglov för tillbyggnader som ligger längre ifrån järnvägen än huvudbyggnaden. Tillbyggnad som vetter mot järnvägen har inte tillåtits. Riskanalys kommer att krävas i det fortsatta planarbetet. Programområdet ska omfatta de fastigheter som ligger inom 70 m avstånd från spåret.

Åtgärder:

Emma och Elvira gör ändringar i programområdets utbredning.

2. Skiss stationsområde

PG, Elvira och Emma redovisar tre förslag för stationsområdet. I en analys har konstaterats att gående, cyklister och även biltrafik kan förväntas nå stationsområdet via flera befintliga gator, även om Vinstorpsvägen och stråket mellan centrum och Pilängskolan förväntas bli huvudstråken:

1. Två plattformar

Synpunkter från mötets deltagare:

Håkan och PG: Inte helt otänkbar lösning, men inte riktigt bra ur teknisk synpunkt, försvårar drift och underhåll, minskar flexibiliteten av vilken typ av transporter som kan gå på banan, dyrare lösning med bl a två kontaktledning, kräver mer tid innan tåget kan lämna stationen. Risk att människor försöker ta sig mellan plattformarna. Emma: Hög tillgänglighet för trafikanterna. Länsstyrelsens arbete "Stationsnära läge" (seminarium 19 mars 2010) resulterar bl a i slutsatsen att ju mer tillgängligt stationsområdet/perrongen är desto fler människor väljer att åka tåg.

2. Plattform i öster med stationsinterna bommar

Färre cykelplatser på den västra sidan. I väster framför allt placerade vid den stationsinterna övergången. Denna typ av bommar är uppe när tåget står inne på perrongen så att människor kan passera spåret. Bommarna ska ligga ca 20-40 m från perrongen.

Synpunkter:

PG: Skissen bör tydligare redovisa att bommarna är knutna till perrongen, inte del av ortens gc-nät.

Cecilia: Det bör finnas cykelställ närmare busshållplatserna.

3. Plattform i väster med stationsinterna bommar

Cykelställ och bilplatser på den östra sidan placerade långt norrut nära bommarna. Koppling mellan buss och tåg något sämre då det krävs att man korsar spåret.

Synpunkter:

Bilplatser på den västra sidan kan utgå ur förslaget. Det räcker med de som finns som kantparkering längs med gatan idag. Cyklar prioriteras i stället.

Alla tre förslagen är rätt så lika varandra vad gäller den tunga infrastrukturen. Kommande detaljplan kan alltså ge stor flexibilitet och rymma alla tre förslag.

Reservhållplats för buss väster om järnvägen har ansetts onödigt och ingår inte i förslagen. När bommarna vid Vinstorpsvägen är nere är sannolikheten stor att bussen sitter fast bland annan trafik i kö och kan då inte nå hållplatsen, utan får släppa av passagerare ändå.

Hastigheten på banan är idag 110 km/h. Efter ombyggnad kommer den att uppnå 160 km/h. Alla pågatåg ska stanna i Lomma och håller därför låg hastighet genom samhället. Omledningståg och godståg kommer att köra 160 km/h genom Lomma.

Bommar vid Vinstorpsvägen kommer att vara fällda en stund innan tåg norrifrån anländer till stationen.

Viss omfördelning av biltrafiken inom orten kommer att ske med fler tåg på banan.

Troligtvis kommer fler att välja den planskilda Industrigatan framför Vinstorpsvägen och karstorpsvägen, vilket är av godo för ortens trafikfördelning.

Martin påpekar att ljud från bl a bomfällning kommer att vara mer frekvent än tidigare.

Plattformarna bör integreras i miljön vad gäller markmaterial och nivåskillnader. Nivåskillnader bör jämnas ut över ytan kring plattformarna så att dessa inte står ut och kräver trappor för att nå. Skisserna tydliggörs avseende detta. En sektion bör också tas fram.

Åtgärder:

Emma och Elvira ändrar skisserna enligt synpunkter samt skissar vidare på utformning av alternativ 3 med Björns och PGs skiss som underlag.

3. Järnvägsutredning

Arbetet framskrider. Banverket och Sweco träffar Länsstyrelsen angående MKB:n den 16 februari. Håkan meddelar att Banverket kommer att ställa upp på det samrådsmöte för programmet som kommunen kommer att hålla. Fler möten planeras inte. När MKB:n godkänts ställs den uppdaterade järnvägsutredningen, inkl MKB, ut.

I mars/april ska regeringen komma med en ny utredning kring utbyggnad av infrastruktur i landet.

4. Innehåll programmet

Emma och Elvira redovisar ett förslag till innehållsförteckning för programmet.

Håkan påpekar att programmet bör innehålla en beskrivning av Lomma och banans läge i ett större sammanhang. En vision för tågresandet i regionen.

Anders påpekar att programmet bör innehålla en diskussion kring kommunens visioner för stationshuset.

Bullerskärmars utformning bör diskuteras i programmet och förslag till olika typer ges. Ett gestaltungsprogram finns för Lommabanan. Eventuellt finns det goda exempel att plocka ur detta, annars hjälper Håkan till att ta fram alternativa förslag.

Programmets namn diskuterades. Programmet omfattar inte längre enbart stationsområdet utan ett större område utmed järnvägen. Nuvarande namn kvarstår tillsvidare.

Kvarstående frågor från föregående möte:

Programmet bör innehålla ett resonemang kring förändringar av trafikstring och trafikrörelser med anledning av pågatågsstationen. PG ser över möjligheten att uppdatera befintliga prognoser och återkommer till Eva och Anders med förslag till kostnad för ett sådant arbete. 2025 bör användas som prognosår.

Kollektivresandet kommer att öka. Har hänsyn tagits till detta i Trivectors tidigare beräkningar? Anders N meddelar att ca 15% av arbetspendlare inom kommunen reser kollektivt idag. Vilka konsekvenser får den nya trafikplatsen på E6:an och en ökad bomfällning på Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen för trafikrörelser i orten?

Åtgärder:

*PG återkommer till Eva och Anders med kostnadsuppskattning för uppdatering av trafikprognos. **Elvira och Emma** arbetar vidare med programmet.*

5. Nästa möte

Nästa planmöte hålls den 10 mars kl 10-12 hos miljö- och byggförvaltningen i Lomma. Tidplan för programmet: Beslut om samråd i MBN i april. Handlingar färdiga för utskick före påsk.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr

Bilagor:

Skisser på de tre alternativ för utformning av stationsområdet som diskuterades på mötet.

Planprogram för Lomma 35:120 m fl,
Lomma stationsområde

Planmöte 6 - minnesanteckningar

Tid: 2010-03-10 kl 10.00
Plats: Miljö- och byggförvaltningen

Närvarande:

Håkan Petersson	Banverket
Cecilia Olsson	Skånetrafiken
Martin Ljungström	Sweco, MKB-ansvarig järnvägsutredning
Magnus Nilsson	Sweco, uppdragsledare järnvägsutredning
Ulrika Ström	Planeringsenheten
Torsten Lindh	Tekniska förvaltningen
Magnus Norén	Tekniska förvaltningen
Per Nilsson	Tekniska förvaltningen
Eva Sjölin	Miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin	Miljö- och byggförvaltningen
PG Andersson	Trivector Traffic
Emma Olvenmyr	FOJAB arkitekter

Anteckningarna skickas till: Alla närvarande, Anders Nyquist, Åse Andréasson, Lotta Ahlfors, Lennart Persson, Jeanette Schlaucher

1. Biltrafik, buss

Sweco får i uppdrag att studera vilka konsekvenser den föreslagna planskildheten på Industrigatan får samt ge förslag till lösningar. Bl a krävs en ny infart till Slättängsområdet, förslagsvis från väster och centralt placerad i området, för att bibehålla områdets kontakt med dammarna i väster. Ryms åtgärderna i det befintliga gatuområdet eller behöver privat mark tas i anspråk på något sätt? Även tillgänglighet till entréer för bl a räddningstjänst måste studeras. Utredningen påbörjas och ska vara slutförd innan utskicket till nämnden, den 6 april.

Per N påpekar att en planskild korsning kräver att va-ledningar läggs om. Flytten kommer att innebära intrång i privata fastigheter.

PG A har gjort en prognos av trafikflöden inom Lomma tätort med hänsyn till de bomfällningstider som en ökad trafik på banan kommer att innebära. I prognosen ingår ett fullt utbyggt Lomma Hamn. Bomfällningstider kommer att motsvara ca 17 min/h för vardera Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen. Prognosen visar att trafikmängderna på Vinstorpsvägen och Malmövägen kommer att minska. Karstorpsvägen bibehåller ungefär dagens trafikmängd. En ökning av trafik sker istället på Industrigatan och Nybovägen. Nybovägen kommer eventuellt att behöva någon typ av åtgärder, framför allt för gång och cykel. Trafikprognosen ska ingå i planprogrammet. PG kompletterar prognosen med planerad trafikplats i den södra delen av Lomma.

Bomfällningstidernas konsekvenser för busstrafik bör även beskrivas i programmet. Tidtabeller för buss och för tåg måste samordnas. PG studerar principitidtabell för godstrafik. Planprogrammet ska kompletteras med reservhållplats för buss väster om järnvägen, utmed Vinstorpsvägens södra sida.

Åtgärder:

PG kompletterar prognosen med planerad trafikplats. **Emma och PG** kompletterar programmet med slutsatser från prognosen samt information angående omflyttning av ledningar. **Sweco** utreder trafiksituationen kring Industrigatans föreslagna planskildhet.

2. Järnvägsutredning

Banverket och Sweco har träffat Länsstyrelsen angående MKB:n. Anteckningar från mötet skickas över till Fojab och kommunen. Håkan meddelar att Banverket kommer att samråda kring utredning och MKB samtidigt som planprogrammet. Ett gemensamt samrådsmöte kommer att hållas. Annonsering inför samrådet samordnas av Magnus J så att kraven från både PBL och Järnvägslagen uppfylls.

Åtgärder:

Magnus J samordnar annonsering inför samråd.

3. Planprogrammet

Ett utkast till program har skickats ut till mötets deltagare inför mötet. Synpunkter på programmet lämnas.

Bullerfrågor kring stationsområdet ska studeras vidare i fortsatt planeringsarbete. För att uppnå hög tillgänglighet till plattformarna bör bullerskärmars utbredning begränsas inom stationsområdet, framför allt i förslaget med dubbla perronger.

Emma kontaktar Torsten L för information om höjdförhållanden inom stationsområdet.

Åtgärder:

Emma reviderar programmet enligt synpunkterna.

4. Nästa möte

Möte för att planera ett gemensamt samrådsmöte hålls den 12 maj kl 10 hos plan- och byggkontoret i Lomma (deltar gör de som medverkar i presentationer under samrådet: Banverket/Sweco, Trivector, plan –och byggkontoret, Fojab). Samrådsmöte för allmänheten kommer att hållas den 24 maj 2010 med början ca 18.30.

Anteckningar förda av
Emma Olvenmyr