

Anteckningar förda vid möte på Nya Café Banken i Flyinge den 9/2 2007

Vägverket Kjell Lindahl hade kallat Vägverket, Länsstyrelsen, Eslövs kommun, Lunds kommun, Polisen, Åkerierna, Danisco samt Flyinge Utveckling och Vombs byalag totalt 19 personer.

Värmekraftverket i Örtofta ger 5-7 fordon / dygn i Flyinge

Lunds Energi planerar för ett stort värmekraftverk i Örtofta mitt emot sockerbruket. Verket kommer att producera 1/3 elektricitet och 2/3 varmvatten till fjärrvärmenätet Lund/Eslöv.

Kraftverket kommer att vara i drift under perioden september-maj mellan klockan 7-22. Det kommer att eldas med skogsavfall från Småland och halm från lantbrukarna inom en 5 milsradi från Örtofta.

Detta kommer att medföra en trafikbelastning på väg 104 genom Flyinge på cirka 5-7 fordon per dygn. Totalt räknar man med 100 lastbilar per dygn men dessa kommer i stor utsträckning att gå längs de stora vägarna och sedan sista biten på väg 104 in mot Örtofta. Den ökade trafik belastningen kring Örtofta blir påtaglig. Därtill ett stickspår från stambanan, som ger möjligheter till järnvägstransporter.

De boende i närområdet Vaggarp, Örtofta och Toftaholm är starkt kritiska till placeringen.

Polisens hastighetsmätningar verkningslösa mot bettransportörerna

Polisen säger att så fort de kommer ut så meddelar lastbilarna varandra. När de tagit en så sänker de övriga farten.

Vägverket

Bettransporterna gav en 65% ökning av tunga fordon förbi Holmby, Flyinge, visar vägverkets mätningar som jämförts med tidigare år, då det ju också kördes betor. I höstas passerade ca 60 lastbilar per timme under de timmar på dagen då transporterna var som mest intensiva. Lokalbefolkningen på plats kunde räkna till cirka 40 av dessa var bettransporter. Då skall man också notera att bettransporterna som har släp och över 20 tons last kan räknas som två bilar så förstår man vilken enorm påverkan bettransporterna har.

Genom Vombs by körde många av de bettransporter som passerade Flyinge/Holmby. Här är också vägen smalare och husen ligger närmare. Lastbilarna undvek att köra vid allén i Öved. Belastningen på Vomb blev mycket stor. Var femte bil genom Vomb var en lastbil och en mycket stor andel av dessa var bettransporter. Vomb har 30 km som högsta hastighet och medel var 41-43 km/timme men så mycket som 15% av fordonen körde ändå över 53 km/timme.

Medelhastigheten i Holmby var istället 52-53 km/timme vilket således är betydligt högre än i Vomb. Men så är också 50 km/timme maxhastigheten här.

Vägverket gick ut med rekommendation att inte köra genom Flyinge på helger och kvällar. Detta hade en viss effekt framförallt på helger men inte så mycket på kvällar. Byborna upplevelser av detta kan inte mätas. Minskningen var 7% på vardagsmedeldygnen.

Diskussion

Åkerier: Svårt att använda väg 11 eftersom uppførsbacken vid Gastelyckan är svår. Här skulle i så fall behövas en extra körbana. Vi kör kortaste vägen och det är väg 104.

Vombs byalag att det är svårt för myndigheter att uppleva hur vår trafiksituation i höst har varit. Oroliga för vattentäckten. Gupp och liknande hastighetsdämpande åtgärder har diskuterats. Vägen klarar inte denna tunga trafik.

Flyinge Utveckling inför max 30 km/timme för lastbilar genom byarna Harlösa, Holmby och Flyinge. Påskynda bygget av GC-väg mellan Flyinge-Holmby. En allé mellan Flyinge-Holmby eller Flyinge- Gårdstånga. Trottoar från Solsickevägen österut – Östra Tätortsporten i Flyinge.

Vägverket en extern utredning tillsätts för att undersöka effekterna av minirondellerna och tätortsportarna längs 104:an. Mobil hastighetskamera kan komma att placeras ut. Vägverket kommer också att tala mera med Danisco för att se hur man kan påverka dem.

Danisco kallade men uteblev.

Eslövs o Lunds kommun Olycklig miljöpåverkan på byarna.

Länstyrelsen - Danisco har på grund av sin förändrade verksamhet överlämnat en begäran om miljöprövning till Länstyrelsen. Vi tycker att miljöpåverkan längs 104:an är besvärande och föredrar väg 11 via Lund som vägval.

Transportbehovet framgent kan komma att vara oförändrat eller ökat. Även om betorna från Gotland minskar så kompenseras detta genom utökade arealer på annat håll.

Slutsats

Bettransporterna belastar väg 104 och de boende avsevärt och transportbehovet kommer inte att minska. Att sänka från 90 till 70 hela sträckan samt 50 till 30 för lastbilar genom byarna ger en lugnare genomfart med mindre buller.

Försöka förmå Danisco att i upphandlingen av bettransporten styra belastningen på vägnätet med hänsyn till miljöpåverkan.