



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER	
— · — · —	Planområdesgräns
---	Användningsgräns
- - - - -	Egenskapsgräns
ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN	
Allmänna platser	
HUVUDGATA	Trafik mellan områden
LOKALGATA	Lokalgata
GC-VÄG	Gång- och cykelväg
TORG	Gång- och cykeltrafik, handel och publik verksamhet
NATUR	Naturområde
STATIONS-OMRÅDE	Område för stationsändamål

Kvartersmark	
B	Bostäder
C	Centrum
C _h	Centrum, ej hotell
T	Järnvägstrafik

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER
Inom allmän platsmark får pumpstationer uppföras
Inom användningsområdet STATIONSOMRÅDE ska finnas gc-väg, plantering, parkering för bil och cykel, trappor, ramper, plank

gc-väg	Gång- och cykelväg
hpl	Hållplats med väderskydd
ej parkering	Parkering ej tillåten
cykelgarage	Plats för cykelgarage
hiss	Plats för hiss
vall	Vall får finnas
parkering	Parkeringsplats får anordnas
plantering	Trädplanteringar ska finnas

UTNYTTJANDEGRAD
e 000 Största byggnadsarea i m²

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE
Byggnad får ej uppföras, bullerskydd i form av plank eller liknande får uppföras
Marken får endast bebyggas med uthus och garage med en högsta byggnadshöjd av 2,5 meter
u Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
x Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, tunnel
t Marken ska vara tillgänglig för allmän vägtrafikunnel

MARKENS ANORDNANDE (kvartersmark)
Körbar förbindelse får inte ordnas

PLACERING; UTFORMNING; UTFÖRANDE
II Högsta antal våningar
00° Högsta taklutning i grader
b Yttervägg och fasadbeklädnad utförs i obrännbart material med fönster i EW30
entré Entré ska finnas mot Järnvägsgatan

SKYDD
q Byggnaden får inte rivas
k Ursprunglig utformning vad gäller detaljer, material och färgsättning ska vara vägledande. Takkupor eller takfönster får inte uppföras.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER
Genomförandetid
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft



Översiktskarta
Lomma tätort

Detaljplan för
Lomma 35:120 m fl i Lomma
Lomma kommun (Lomma stationsområde)
upprättad 2015-05-06

- ☐ Samrådshandling
- ☐ Granskningshandling
- ☒ Antagandehandling

Plankarta

Anders Nyquist, planeringschef Jenny Lindström, planingenjör

LAGA KRAFT 2016-08-24

GENOMFÖRANDETID SLUTAR 2021-08-24

DETALJPLANEN ÄR ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2015-06-11 § 59
BETYGAR:

CLAES HEDLUND

DP 16/05

Grundkarta
Upprättad 2013-12-11, uppdaterad 20141111
Lomma kommun
Miljö- och Byggförvaltningen

Christel Nilsson
Kartekniker

Skala 1:1000
Koordinatsystem: SWEREF 99 13.30
Höjdsystem: RH2000

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

---	Fastighetsgräns
35:120	Fastighetsbeteckning
---	Ledningsrätt
1200-118 Sv	Servitut
	Bostads- resp uthus karterat efter takkontur
	Skärmtak
	Bostads- resp uthus karterat efter husliv
	Skolbyggnad
	Verksamhet (f d pizzeria)
	Kontorsbyggnad (f d stationshus)

	Perrong
	Järnväg
	Buskage, kant
	Häck
	Staket
	Kantstöd
	Vägkant
	Barrträd
	Lövträd
	Lövträd, samling

Tillhörande handlingar:

- Plankarta (2015-05-06)
- Illustrationskarta (2015-05-06)
- Plan- och genomförandebeskrivning (2015-05-06)
- Utlåtande (2015-05-06)
- Samrådsredogörelse (2014-11-25)
- Redogörelse efter programsamråd (2013-12-04)

0 100 m
SKALA 1:1000 (A1)



Grundkarta

Upprättad 2013-12-11, uppdaterad 20141111
Lomma kommun
Miljö- och Byggnadsförvaltningen

Christel Nilsson
Kartekniker

Skala 1:1000
Koordinatsystem:
Höjdsystem:

SWEREF 99 13.30
RH2000

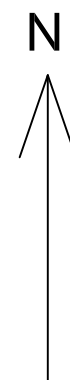
GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Fastighetsgräns
- Fastighetsbeteckning
- Ledningsrätt
- Servitut
- Bostads- resp uthus karterat efter takkontur
- Skärmtak
- Bostads- resp uthus karterat efter husliv
- Skolbyggnad
- Verksamhet (f d pizzeria)
- Kontorsbyggnad (f d stationshus)

- Perrong
- Järnväg
- Buskage, kant
- Häck
- Staket
- Kantstöd
- Väggkant
- Barträd
- Lövträd
- Lövträd, samling

Illustrationer (exempel på utformning)

- Illustrationslinje
- Illustrationstext
- Illustrerat träd
- Befintlig byggnad
- Illustrerad stödmur
- Illustrerat stängsel
- Illustrerade cykelparkeringar



0 100 m
SKALA 1:1000 (A1)



Översiktskarta
planområdet



Översiktskarta
Lomma tätort

Detaljplan för
Lomma 35:120 m fl i Lomma
Lomma kommun (Lomma stationsområde)
upprättad 2015-05-06

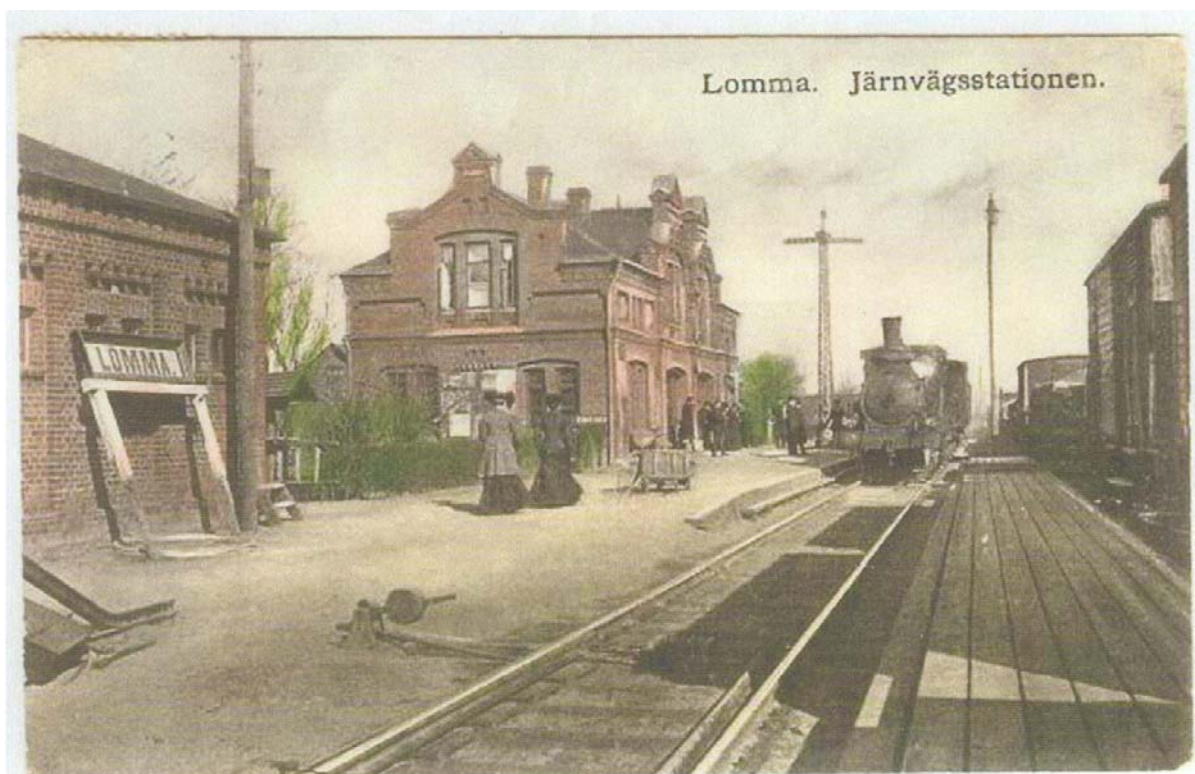
Illustrationskarta

- ☐ Samrådshandling
- ☐ Granskningshandling
- ☒ Antagandehandling

Anders Nyquist, planeringschef

Jenny Lindström, planingenjör

Detaljplan för Lomma 35:120 m fl i Lomma, Lomma kommun (Stationsområdet)



Vykort från 1910-talet

HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Program 2013-04-22
- Programsamrådsredogörelse 2013-12-04
- Samrådsredogörelse 2014-11-25
- Utlåtande 2015-05-06

Övriga utredningar:

- Behovsbedömning 2013-03-25

- Naturvärdesbedömning 2013-08-14
- Trafikflödesanalys 2013-10-16
- Riskutredning 2013-11-14
- Miljökonsekvensbeskrivning, geoteknisk undersökning, markmiljöundersökning, hydrologisk undersökning januari 2014
- Bullerutredning Stationen i Lomma 2014-09-01

PLANBESKRIVNING

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av att anpassa stationsområdet för en framtida spårbunden kollektivtrafik.

Detaljplaneförslaget innebär planskild korsning vid Vinstorpsvägen/järnvägen inklusive en gång- och cykelbro parallell med järnvägen över Vinstorpsvägen, planskild gång- och cykelväg under järnvägen söder om stationshuset, ytor för angöring och parkering och plantering samt anpassade markanvändningsbestämmelser inom planområdet för att åstadkomma blandade funktioner på bebyggelsen, främst då stationshuset och Vinstorpskolan.

Planförslaget innefattar:

- kvartersmark för centrum- och trafikändamål
- allmän platsmark för gatumark, stationsområde samt torg

PLANDATA

Läge, avgränsning, areal

Planområdet ligger i centrala Lomma och avgränsas av Vinstorpsvägen i norr, Solgatan i öster samt Bredgatan i väster. Planområdets södra del avgränsas i höjd med Alгатans förlängning västerut och följer slutligen järnvägens långsmala utbredning söderut till Karstorpsvägen. Planområdet omfattar cirka 4,6 ha.



Översikt planområde

Markägare

Kommunen är ägare till Vinstorpskolan, Lomma 35:4-5 samt gatumarken, förutom Järnvägsgatan (blåmarkerat i kartan nedan). Trafikverket äger Lommabanan och kringliggande mark, Lomma 35:1 samt Järnvägsgatan. Lomma uthyrningsfastigheter AB äger den långsmala fastigheten där stationshuset ligger, Lomma 35:120.



Utdrag ur kommunens geografiska informationsbank 2013-12-17

PLANFÖRSLAG

Struktur och huvuddisposition

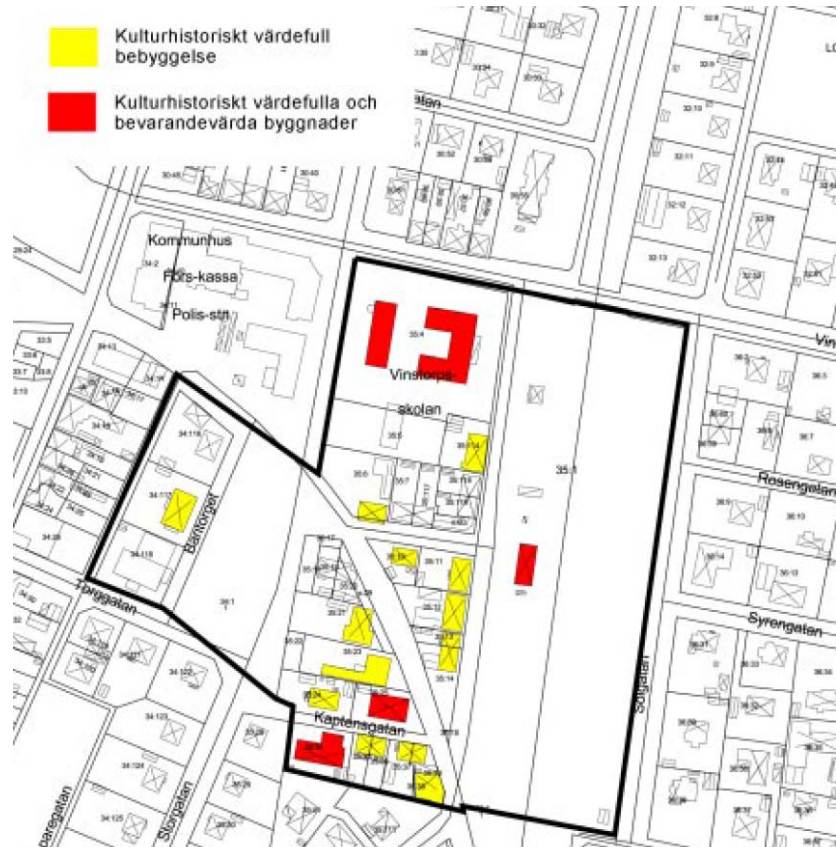
Planområdets struktur och huvuddisposition baseras på områdets tidigare funktion som järnvägsstation och på att återskapa denna funktion som mötesplats och målpunkt i tätorten. Stationen, tillsammans med sin omgivning, anpassas till dagens krav på tillgänglighet och säkerhet men den ges även en egen identitet där resenärer och besökande kan uppleva de för orten specifika uttryck både vad gäller form, färg och vegetation.

Befintlig bebyggelse och vegetation

Stationshuset och Vinstorpskolan utgör sådana särskilt värdefulla byggnader som avses i 3 kap 12§ PBL (1987:10), d v s byggnader som är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär.

Stationshuset och Vinstorpskolan redovisas i kulturmiljöprogrammet (Kulturmiljöprogram Lomma kommun, antaget av kommunfullmäktige 2005-11-24) som kulturhistoriskt värdefulla och bevarandevärda byggnader vilka bör skyddas mot rivning. De har därför åsatts varsamhetsbestämmelser och rivningsförbud i enlighet med 5 kap 7§ PBL (1987:10).

Stationshuset tillhör dessutom kategorin nyckelbyggnader, det vill säga byggnader med central och allmän funktion som är av stor betydelse för samhällets karaktär, historieskrivning och självbild. Det är önskvärt att denna typ av byggnader kan behålla sin funktion. Är det inte möjligt ska byggnadens karaktär bevaras så att dess ursprungsfunktion går att avläsa.



Utdrag ur "Kulturmiljöprogram Lomma kommun"

Varsamhetsbestämmelsen för stationshuset och Vinstorpskolan byggnader innebär att karaktären ska bibehållas och därför ska ändringar utföras med särskild varsamhet. Den ursprungliga utformningen vad gäller detaljer, material och färgsättning ska vara vägledande. Takkupor eller takfönster får ej uppföras.

Stationshuset och Vinstorpskolan föreslås användas för kultur, samlingslokal, restaurang, café, galleri, frisör eller verksamhet som kan anknytas till någon annan centrumfunktion. För stationshuset är det, i enlighet med vad som ovan nämnts, önskvärt att byggnadens ursprungliga funktion bevaras och då skulle någon form av resenärsservice vara lämpligt att erbjuda resande med tåg och buss.

Tillkommande bebyggelse

Verksamheter och handel

Söder och norr om stationshuset föreslås etablering av verksamheter kopplade till centrumändamål. Det innebär att möjligheter skapas att uppföra publika mindre lokaler som till exempel butik, service, kontor, restaurang eller samlingslokaler. Byggrätterna begränsas till en byggnadsarea om 200 m² vardera och för att underordna sig stationsbyggnaden får dessa endast uppföras i en våning. Taklutningen ska vara flack och ges en maximal lutning om 27°. De nya byggnaderna ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet, som med egna kvaliteter ansluter till stationsområdets historiska och symboliska läge.

På torget öster om Vinstorpskolan finns möjlighet att uppföra en enklare byggnad som inrymmer ett cykelgarage i två våningar, kombinerat med kiosk eller liknande. Totalhöjden på denna byggnad med kombinerad användning bör dock sammanfalla med gatuhöjden på gång- och cykelbron över Vinstorpsvägen så cykelgaragets övre plan blir nåbart från gång- och cykelvägen. Det undre planet blir nåbart från torget.

Markförorening

Föroreningar har konstaterats inom planområdet och ett tillsynsärende finns registrerat hos tillsynsmyndigheten (miljö- och byggnadsnämnden) med diarienummer MB14-0977. Miljöbalkens 10 kapitel ska därmed tillämpas och det innebär att avhjälpandeåtgärder därmed säkerställs. Avhjälpandeåtgärder i förorenad mark klassas som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken och ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Innan avhjälpandeåtgärd av förorenad mark genomförs ska anmälan ske till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten kan ställa krav på hur och i vilken omfattning en markförorening ska avhjälpas.

Radonskydd

Området ligger inom mark som karterats som lågriskmark. Då karteringen är översiktligt utförd införs därför planbestämmelse om att grundläggning ska utföras radonskyddad. Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade. Vid högriskmark ska byggnader utföras radonsäkrade.

Grönstruktur och offentliga rum

Torg, parker, gaturum mm

Öster om Vinstorpskolan kommer Järnväggsgatan stängas av för trafik och istället omvandlas till en torgyta. Torget utgör kopplingen mellan den nersänkta Vinstorpsvägen, med de nya busshållplatslägena, och stationsområdet. Platsen anläggs i nivåer och ges en urban gestaltning som är funktionell men samtidigt utgör ett blickfång. Platsen ges användningsbestämmelsen "TORG" som bland annat inrymmer

torghandel samt kiosk, cykelgarage och hiss som egenskapsbestämmelse. Dock kompletteras även användningen med egenskapsbestämmelsen "ej parkering" då platsen inte är lämplig för det.

Söder om stationshuset kommer gång- och cykelvägen leta sig upp från tunneln under järnvägen. Inom den allmänna platsmarken "STATIONSOMRÅDE" är det lämpligt att placera cykelparkeringar men även perennplanteringar och sittplatser kan inrymmas här.

På den östra sidan av spårområdet, strax söder om Vinstorpsvägen, kommer den allmänna platsmarken "STATIONSOMRÅDE" ta vid. Nuvarande vegetation behålls i så stor utsträckning som möjligt och utgör stommen i gestaltningen. Höjdskillnaden tas även upp på denna sida genom att området anläggs i nivåer men här är det de organiska formerna som råder. Gång- och cykelvägar genomkorsar området där man även kan finna ytor som inbjuder till aktivitet. Vegetationen skapar trädgårdsrum som kan användas som utepedagogiska klassrum, lekrum eller som träffpunkt.

Mitt emot stationshuset är en lämplig plats att smyckas med ett konstverk då detta stycke konst skapar ett kännetecken för tågresenärerna samt utgör den östra sidans motstycke till stationshuset.

Vid nedschaktningen av Vinstorpsvägen under järnvägen krävs stödmurskonstruktioner längs schaktkanterna. Gestaltningen av stödmurarna spelar en stor roll för upplevelsen av dessa. Nedan visas exempel hur man kan utforma stödmurar. Bilderna är från stationsområdet i Höör.



Exempelbild



Exempelbild

Miljökompensation

Den grönyta som försvinner ska i exploateringsskedet kompenseras genom att förlorade livsmiljöer ersätts i eller i närheten av planområdet. Såväl areal som funktion och kvalitet av förlorad grönstruktur ska kompenseras. Om inte arealen ryms inom planen ska compensation ske på annan plats i kommunen. Med funktion och kvalitet avses de ekosystem-tjänster och den biologiska mångfald som idag ryms inom ytan. En inventering och analys av värden som riskerar att försvinna och hur dessa ersätts ska ske innan exploatering påbörjas.

Fornlämningar

Inom området finns det inga fornlämningar registrerade. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Trafik

Biltrafik

Mängden biltrafik och dess rörelsemönster till och inom området kommer förändras bland annat beroende på stängningen av Järnvägsgatan, nya målpunkter i området och anläggandet av ny gata genom Vinstorpskolans fastighet.

Konsekvens

Gång- och cykeltrafik

Till stationsområdet förväntas en stor andel av de resande att ta sig till fots eller med cykel. Planeringen av området har till stor del utgått från denna grupp av trafikanter, och för att göra det kollektiva resandet smidigt har så gena stråk som möjligt planerats. En ny gång- och cykelbro över den nedsänkta Vinstorpsvägen, parallell med järnvägsbron, planeras för fotgängare och cyklister som rör sig i nord-sydlig riktning. Befintlig gång- och cykelväg som löper vidare söderut längs

järnvägens östra sida ner till Karstorpsvägen, föreslås breddas något. En ny förbindelse för gång- och cykeltrafik under järnvägen föreslås i höjd med Alгатans förlängning västerut. Längs Vinstorpsvägens norra kant kommer även fortsättningsvis gång- och cykelvägen att löpa och vid den södra kanten föreslås en gångväg. Passage över Vinstorpsvägen i form av ett övergångsställe föreslås väster om järnvägsbron.

Kollektivtrafik

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för att kunna använda området som en tågstation den dag trafikering med persontrafik startar på Lommabanan. Stationsområdet kommer efterhand att utvecklas till Lommas resecentrum för det kollektiva resandet. Dagens prognos pekar på en turtäthet om 50 persontåg per dygn på Lommabanan. Hållplats för ersättningsbuss föreslås längs Solgatan.

För bussresenärerna kommer 10-minuterstrafik erbjudas i högrafik för resande mot Malmö och Lund. Nya busshållplatslägen planeras längs Vinstorpsvägen väster om planskildheten. Att skapa goda kopplingar mellan perrongerna och busshållplatserna är viktigt för att erbjuda resenärerna smidiga byten mellan de olika kollektiva trafikslagen.

Som ett led i att skapa en god kollektivtrafik för resande med buss mot Malmö planeras en på- och avfartsramp byggas som ansluter motorvägen i Vinstorpsvägens förlängning. Detta planförslag inbegriper dock inte denna på- och avfartsramp.

In- och utlastning för verksamheter

Verksamheterna inom planområdet ska i den mån det är möjligt lösa sin lastning och lossning inom fastigheten. Gatumark får användas för uppställning av transportfordon vid varuleverans men de lokala trafikföreskrifterna kan komma att reglera när på dygnet detta är möjligt.

Utformning av gator

Vinstorpsvägen ligger kvar i sin nuvarande sträckning men schaktas ner under järnvägen. Sänkningen av gatan innebär att marknivån på anslutande gator påverkas. Fri höjd under järnvägsbron blir 3,8 meter.

Solgatan, öster om järnvägen, ansluter Vinstorpsvägen söderifrån. Det innebär att Solgatan behöver sänkas knappt 2 meter i sin norra del för att kunna ansluta mot Vinstorpsvägen. För att lösa utfart från fastigheten i korsningen Solgatan/Vinstorpsvägen (Lomma 36:2) måste befintlig utfart mot Vinstorpsvägen ersättas med en utfart mot Solgatan. För att få lutningar som är acceptabla behöver Solgatan förflyttas cirka 9 meter västerut.

Siriusgatan, öster om järnvägen, ansluter Vinstorpsvägen norrifrån. Gatan är idag avstängd för genomfart för biltrafik och så kommer fallet även att vara framledes. Där Siriusgatan ansluter Vinstorpsvägen sker en sänkning av marknivån med cirka 1,35 meter.

Järnvägs gatans anslutning mot Vinstorpsvägen kommer att stängas. Ytan blir istället utrymme för en plats som ska binda samman hållplatslägena på Vinstorpsvägen med stationsområdet.

Korsningen Vinstorpsvägen/Bredgatan kommer påverkas i mycket liten utsträckning genom sänkningen av gatan.

Gång- och cykelbanan längs Vinstorpsvägens norra sida ska behållas. Den fria höjden för gång- och cykeltrafik under järnvägsbro ska minst vara 2,7 meter. Det innebär att gång- och cykelbanorna kan utformas med flackare lutning än körbanan. Den södra sidan av Vinstorpsvägen kantas av en gångbana.

Ny tunnel under järnvägen för gång- och cykeltrafik planeras i områdets södra del. Tunneln får en fri höjd av minst 2,7 meter och minst 6 meters bredd. Tunnels mynnningar utformas till vida öppningar.

På västra sidan av tunneln är ytan att ta upp höjdskillnaderna väldigt trång vilket innebär att gång- och cykelvägen utförs i en serpentinliknande form för att få lutningar som är godtagbara ur tillgänglighetssynpunkt. Trappor och en "smitväg" anläggs som gena alternativ.

Parkering och angöring

Stationsområdet kan angöras både från den östra och den västra sidan. Den östra sidan innehåller större ytor för bilparkering än den västra. Efterhand som stationsområdet utvecklas till resecentrum kan fler parkeringsplatser anläggas om behov uppstår. De på illustrationskartan redovisade platserna visar scenariot av en fullt utbyggd parkeringsanläggning. Det finns inga riktlinjer för hur många parkeringsplatser det ska finnas vid stationsområden. I planförslagets illustrationsskiss redovisas 70 bilplatser på östra sidan och 22 bilplatser på västra samt angöringsplatser.

Verksamheterna som planeras i Vinstorpskolans lokaler ska tillgodose sina parkeringsbehov inom fastigheten.

Inom stationsområdet ska det finnas parkering för cyklar och i ett inledande skede uppgår antalet platser till 500 för att sedan kunna utökas till cirka 1 000 cykelparkeringar efterhand som stationsområdet övergår till tätortens resecentrum. Dessa

parkeringsplatser placeras nära perronger och busshållplatser men kan även med fördel spridas ut över området för att underlätta för cyklisterna att ställa ifrån sig sin cykel då cyklister förväntas komma från alla olika håll.

Cykelparkeringarna kan utformas på olika sätt beroende på var i området de ligger men gemensamt är att alla ska ligga på väl belysta platser och erbjuda goda möjligheter att låsa fast sitt fordon. Ytor för cykelparkeringar är inte speciellt utmärkta på plankartan utan kan placeras där det är lämpligt på den allmänna platsmarken.

Bullerskyddsåtgärder

För att ta reda på vilka åtgärder som krävs för att klara riktvärdena för trafikbuller har en bullerutredning tagits fram. Trivector Traffic har utarbetat rapporten "*Bullerutredning vid stationen Lomma kommun, rapport 2014:71*" som redovisar både väg- och tågtrafikbuller samt förslag på åtgärder.

De fastigheter som utsätts för bullervärden som överskrider riktvärdena undantas från den policy för uppförande av plank och murar som kommunen använder sig av vid beslut om och förfrågningar av bygglov. Detaljplanen medger uppförande av plank och vall.

Vägrafikbuller

Riktvärdena för vägrafik klaras vid både planerad verksamhet i Vinstorpskolan och förskolan Båten. Vad gäller riktvärdet 55 dBA utanför fasad överskrids det vid samtliga bostäder mot Vinstorpsvägen samt vid ett par fastigheter som ligger mycket nära vägen längs Kaptensgatan och Stationsgatan. Att klara riktvärdet på 55 dBA, frifältsvärde vid fasad, med hjälp av bullerplank kräver mycket höga plank eftersom effekten av plank är liten vid övre våningsplan. Med hänsyn till hur nära vissa hus ligger fastighetsgräns mot gata, skulle dessa plank bli mycket visuellt störande. För fasader som har ljudöverskridanden av riktvärden förutsätts förbättringar av fasadernas ljudisolerande förmåga vidtas.

För att minska bullret från vägrafiken skulle uteplatser som ligger i riktning mot Vinstorpsvägen kunna skyddas med hjälp av bullerplank i tomtgräns mot vägen, där planket skulle behöva vara 1,5 meter högt. I rapporten förutsätts åtgärder bara sättas in vid de uteplatser som har ljudnivåer som överskrider 3 dBA av något riktvärde, det vill säga att plank bör uppföras vid fastigheterna Lomma 36:24, 30:46, 32:49, 32:62 samt 32:59. I annat fall bedöms åtgärderna som mycket dyra i förhållande till den lilla effekt som uppnås.

Samtliga fasader som ligger i riktning mot vägar och som har högre ekvivalenta ljudnivåer än 58 dBA och/eller mer än 70 dBA i maximala ljudnivåer, skulle behöva förbättrad

fasaddämpning om det inte är så att de redan i dagsläget har bättre fasader än de relativt dåliga som antagits i rapporten. För fasader som ligger vända bort från vägarna gäller samma sak, men där måste de visade ekvivalenta ljudnivåerna vara högst 55 dBA.

Tågtrafikbuller

Riktvärdena för trafikbuller kan inte innehållas utan bullerskydd. För alla fastigheter gäller att fasadförbättrande åtgärder måste vidtas för att klara riktvärden inomhus.

Olika alternativ för åtgärder har studerats, dels genom alternativet med 4 meter högt bullerplank, dels alternativet med 2,5 meter högt bullerplank samt dels alternativet med 2,5 meter högt bullerplank i kombination med skydd vid uteplats.

För att klara riktvärdet om 55 dBA vid uteplats och fasad på första våningsplanet för de flesta fastigheterna, skulle bullerplank längs med järnvägen behöva göras cirka 4 meter höga. Med ett 4 meter högt plank klaras dock inte riktvärdet för ekvivalent buller om 55 dBA vid uteplatserna allra längst i söder. Även riktvärdet för maximal ljudnivå om 70 dBA vid uteplats överskrids vid nästan alla de hus som ligger närmast spåren. För att klara ovan nämnda riktvärden för samtliga fastigheter måste bullerplanken utmed spåren göras betydligt högre än 4 meter.

Om bullerplanket längs spåren görs 2,5 meter högt och sträcker sig från Industrigatan i norr till Malmövägen i söder kommer riktvärdet på 55 dBA frifältsvärde vid fasad överskridas vid samtliga fastigheter i husraden närmast spåren. De maximala ljudnivåerna kommer även de att vara mycket höga inom nästan hela det studerade området. Med fasadförbättrande åtgärder kan riktvärden inomhus klaras.

För att uppfylla riktvärdena vid uteplatser skulle bullerskyddande plank kunna placeras i direkt anslutning till de mest utsatta uteplatserna, där riktvärdena överskrids med minst 4 dBA. Ett 2 meter högt kompletterande bullerplank i direkt anslutning till uteplats får i de flesta fall god effekt.

Vid 11 fastigheter överskrids riktvärdet för maximal ljudnivå med 4-6 dBA och här kan ett bullerplank högre än 2 meter övervägas. Den uteplats som även med bullerskyddande plank får en maximal ljudnivå på 83-85 dBA, bör man överväga att flytta till en mindre bullerutsatt placering där ett kompletterande bullerplank vid uteplatsen ger bättre effekt.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Föreslagen bebyggelse kan kopplas in på befintligt fjärrvärmenät.

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. För att avleda dagvatten behöver pumpstationer anläggas. Genom planbestämmelse är det möjligt att uppföra pumpstationer inom allmän platsmark.

Ny bebyggelse ska kopplas till det kommunala dagvattennätet. Allt dagvatten ska fördröjas inom tomtmark. Tömningsflödet från de fördröjda ytorna får max vara 10 l/s/ha (gäller för 10 års regn med 10 minuters varaktighet dvs cirka 250 l/s ha).

Renhållning

Källsortering och sophantering ska ske enligt den för tidpunkten gällande kommunala standarden.

Avfallshanteringen för fastigheterna Lomma 30:56-57 och 30:59-60 kan lösas genom att uppföra ett miljöhus på Lomma 30:55 genom bildandet av en gemensamhetsanläggning. På denna fastighet bedrivs idag förskoleverksamhet men gällande detaljplan medger, förutom skoländamål, även bostadsändamål.

Sociala aspekter

Barnperspektivet

Kring stationsområdet finns målpunkter dit barn och unga dagligen behöver transportera sig. Det rör sig framför allt om skolvägar men även att kunna ta sig till olika fritidsaktiviteter. Genom planskildheten skapas en mer trafiksäker korsning mellan järnväg och Vinstorpsvägen samt över Vinstorpsvägen genom gång- och cykelbron. Passagen under järnvägen i stationsområdets södra del utgör också en del av gång- och cykelvägnätet som till stor del kommer att användas av unga människor. Instängsling av spårområdet kommer förbättras.

Tillgänglighet, trygghet

Planförslaget möjliggör påstigning från både östra och västra sidan. Tillgänglighetskraven kommer att tillgodoses inom hela planområdet.

För att åstadkomma en trygg miljö krävs det att området och de båda planskildheterna är överblickbara och att det är enkelt att orientera sig. Genom att skapa siktlinjer genom och förbi planskildheterna och att belysa platser, vegetation, murar och detaljer, genereras intressanta miljöer som bidrar till igenkänning och identitet och därigenom ökad trygghet.

Genom att skapa sammanhängande stråk som är lätta att följa, genom exempelvis skyltning, belysning eller markbeläggning, kan besökare lätt finna sin målpunkt på orten.

Gestaltning

Med sitt centrala läge kan ett resecentrum, som Lomma stationsområde, förstärka ortens särart och kvalitéer samt bidra till förbättrad livsmiljö genom en väl genomtänkt gestaltning. Resecentrum kan erbjuda, förutom nödvändiga tjänster som biljettförsäljning, bänkar att sitta på och tjäna som port till övriga regionen, även utgöra mötesplats och umgängesrum för besökande och boende.

För att uppnå ett attraktiv miljö är det viktigt att skapa mötesplatser som attraherar olika ålderskategorier, att det är lätt att orientera sig och att man känner sig trygg att vistas i miljön. Miljön ska upplevas så för både besökande, boende och förbipasserande.

Ur regional synvinkel är det positivt att arbeta för de mindre orternas existens och utveckling som ett led i den flerkärnighet som eftersträvas i regionen. Nyetablering av företag, arbetsplatser och nya invånare kan lockas till Lomma kommun och tätort genom attraktiva miljöer med god kollektivtrafiksörjning, bra mötesplatser och goda nätverk i både sociala, professionella och fysiska dimensioner.

Gestaltningssidéer västra sidan

Området väster om järnvägen och söder om Vinstorpsvägen sluttar något neråt mot väster vilket ger en naturlig koppling till havet. Denna koppling kan vinna på att förstärkas då havets ständiga närhet utgör en av ortens mest betydelsefulla särart och kvalité. I ytan som skapas, *Mötesplatsen*, ges stort utrymme åt umgänge och möten men ska även ta upp drygt 5 meters höjdskillnad mellan Vinstorpsvägen och stationsområdet.

Stödmurar kommer att behövas längs *Mötesplatsens* östra och västra kant. Den västra stödmuren föreslås utgöras av prefabricerade betongelement som kläs med återbrukstegel i samma färgton som Vinstorpskolan och med en koppling till byggnadsstilen lik tegeltorkladan i hamnen.



Torkladan i Lomma hamn

Bänkar uppförs mellan de utskjutande rundade elementen och väggen bakom passar utmärkt för utsmyckning. Kakelplattor med färgroner från Lommas nyare kvarter kan få spelrum eller låter man avtryck av barnhänder och fötter utgöra blickfång och känsla av mänsklig närvaro. Växter tillför variation och tillåts hänga ned för stödmuren för att ytterligare ta ner höjden visuellt.

Hörnet vid *Mötesplatsen* och Vinstorpsvägen blir en blickpunkt för resande österifrån. En hög stödmur krävs för att klara de tekniska kraven som planskildheten för med sig. Genom att göra en stödmur i form av en trappa skulle inte bara öka tillgängligheten till byggnaden bakom, utan även öppna upp muren, bilda rumslighet och erbjuda platser att sitta på.

I östra kanten av *Mötesplatsen* kan stödmurarna kläs med västervända trappformade sittytter för att kunna blicka mot havet. Ett cykelgarage i två plan föreslås i östra delen. Garagebyggnaden kan inrymma en trappa och eventuellt en hiss så att man kan förflytta sig i höjdd och byggnaden i sig skulle kunna förse med ett spännande arkitektonisk uttryck som dessutom skulle skapa ett blickfång.

Någon form av servering bidrar till att befolka platsen och skulle få plats invid stödmurens fot. Byggnaden kan ges en generös takfot som skydd för de som tar en ståfika i väntan på bussen. Förutom det traditionella utbudet från kaféet/gatuköket skulle även annat som underlättar cyklisters pendlingsmöjligheter kunna erbjudas, till exempel tillgång till övervakade cykelparkeringsplatser, cykelpumpar etcetera.

För att skapa ytterligare en blickpunkt kan platsen förse med vattenspegel. Vattnets närvaro inger ett lugn och fungerar även som en magnet för både barn och vuxna. Trots Lommas geografiska placering utmed Lommabukten och Höje å har man långt att gå för att känna på vattnet. Vattnet skulle förstärka Lommas särart av kustnära tätort.

De nya hållplatslägena längs *Mötesplatsens* norra del föreslås väderskydd anpassade till platsen. Genom att förse väderskyddet med en sarg av tegel, i samma färg som teglet i Vinstorpskolan, får man en produkt i samklang med den befintliga miljön. Tegelsargen skulle även kunna förse med sittbrädor i trä.



Idéskiss av Madeleine Gross Liljenström

Vid perrongen kan väderskydd kombineras med sittplatser och utformas så att de passar in i platsens miljö. Genom att återanvända tegel i samma nyanser som stationshuset och ta upp formspråket från stationshuset i väderskydden kommer de karaktärsskapande dragen att förstärkas.



Idéskiss av Madeleine Gross Liljenström

Söder om stationshuset, där gång- och cykelvägen letat sig upp från tunneln, finns ytor som är lämpliga för planteringar kombinerade med bänkar och bouleanor.

Gestaltningssidéer östra sidan

Den östra sidan om järnvägen föreslås en gestaltning baserad på gröna värden, både de befintliga och tillkommande. Planerad gångväg längs Vinstorpvägens södra kant ansluter mot en sluttande yta, klädd av vintergröna växter som utgör ett vackert blickfång året om. Genom vegetationen letar sig gångvägar vidare genom området.

Platsen mitt emot stationsbygganden är viktig att ta vara på för att skapa inramning åt stationen österifrån. Vegetation skulle kunna användas eller någon form av konstverk eller vattenspegel.

Gestaltningssidéer planskildheten

Genom att klä stödmurarna av betong med tegel, låta ortens formspråk komma till tals och låta vegetationen ta plats, kan

passagen under järnvägsbron känns mer angenäm att passera. De former och mönster som återfinns i Lomma har bland annat sitt ursprung från eternitskivornas vågmönster eller de kvadratiske plattorna med rundade hörn, från sandens formationer på havsbotten eller teglet.

Broöverbyggnaderna görs så slimmade som möjligt för att ge ett slankt uttryck. För att öka den visuella kontakten genom broarna kan bullerskydd göras genomsiktliga.

KONSEKVENSER

Mark

Cirka 1 ha naturmark tas i anspråk och omvandlas till allmän platsmark. Del av Vinstorpskolans fastighet blir till gatumark och mark för centrumändamål.

Trafik

Vid ett plangenomförande uppstår förändringar i trafikrörelserna i tätorten. Genom att göra Vinstorpsvägen planskild från järnvägen beräknas trafiken på Vinstorpsvägen öka som mest med cirka 3 200 fordon per dygn i en punkt strax öster om planskildheten. Trafikflödet på Vinstorpsvägen blir dock jämnare eftersom korsningen är planskild. Även väg 905 får ett ökat trafikflöde om cirka 1 000 fordon per dygn. Trafikmängden på Pilgatan och Alnarpsvägen kommer också att öka, medan det kommer att minska på Karstorpssvägen och Industrigatan. För bostadsgatorna i och vid planområdet förväntas fordonsrörelserna understiga 1 000 rörelser per dygn.

Trafikrörelserna för cyklister kommer förändras då bedömningen är att minst 25 % av resenärerna kommer att ta sig till resecentrum cyklandes. De gator som sannolikt kommer att få större andel cyklister än idag, är bostadsgatorna kring stationsområdet såsom Allégatan, Stationsgatan, Kaptensgatan, Järnväggsgatan samt Solgatan och Linnéavägen med tvärgatorna däremellan.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Befintliga kablar kan behövas läggas om vid schaktningen av Vinstorpsvägen.

Vatten och spillvatten

Omläggning av ledningar för vatten- och spillvattennätet blir nödvändigt då Vinstorpsvägen schaktas ner under järnvägen.

Dagvattenhantering

Pumpstationer behöver anläggas för att omhänderta dagvatten från planskildheterna.

Kommunikationer

I den mån det finns nedlagda kablar för tele/datatrafik i Vinstorpsvägen kommer dessa att behöva läggas om när vägen schaktas ner under järnvägen.

Vatten

Kvaliteten på recipient och grundvatten bedöms inte påverkas vid ett plangenomförande. Konsekvenserna för vattnet beskrivs mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Luft

Trafikförändringen som planförslaget innebär bedöms inte leda till överskridande av riktvärdena för miljökvalitetsnormerna för luft vid befintlig bebyggelse. Planförslaget innebär att vägtrafik kan flyttas över till järnväg vilket betyder att mängden luftföroreningar är kopplat till hur mycket järnvägen avlastar vägtrafiken.

Förändringar i trafikflöden inom tätorten kan medföra att utsläpp till luft från biltrafiken omfördelas.

Hälsa och säkerhet

Vägtrafikbuller

En konsekvens av planförslaget innebär en fördubbling av antalet trafikrörelser på Vinstorpsvägen i en punkt öster om planskildheten. I övriga punkter längs Vinstorpsvägen är ökningen inte lika kraftig. Ökning av trafikmängderna sker även på Kaptensgatan, Bredgatan, Järnvägsgränd, Stationsgatan, Centrumgatan, väg 905, Alnarpsvägen samt Pilgatan.

Risker

Plankorsningsolyckor är en betydande riskkälla kring järnvägstrafiken. För tredje man utgör plankorsningar de största riskobjekten. Plankorsningar har successivt stängts och ersatts med planskilda, vilket har inneburit en minskning av antalet dödsfall i sådana olyckor.

Konsekvenserna av en urspårning är ofta begränsade för tredje man då tåget vid de allra flesta urspårningarna inte lämnar banområdet. Ökad trafikering på Lommabanan samt högre hastigheter innebär en större risk för olyckor.

Järnvägsanläggningen förbättras vilket minskar riskerna, sammantaget är därmed riskminskningen större än riskökningen.

Natur

Planförslaget innebär att drygt 1 ha naturmark tas i anspråk för exploatering. Speciella naturvärden inom området som förändras är den vildvuxna vegetationen som föreslås planläggas som allmän platsmark i form av stationsområde. Den natur som försvinner har ingen klassning enligt Lomma

kommuns naturmiljöprogram men utgör en del av den grönsstruktur som löper genom Lomma tätort i nord-sydlig riktning, företrädesvis längs järnvägsspåret. Ianspråktagandet av naturmarken får vägas mot samhällsintresset av infrastrukturutveckling.

Miljökompensation

Mark som ej kan balanseras inom planområdet ska balanseras på kommunal mark, helst i anslutning till planområdet. Kostnaden för kompensation och utredningar inför denna belastar exploatören.

Kultur

Genom planbestämmelse kommer tre kulturhistoriskt intressanta och bevarandevärda byggnader att föreläggas med rivningsförbud. Både Stationshuset och Vinstorpskolans båda äldre byggnader kommer att skyddas mot rivning samt värnas genom varsamhetsbestämmelser.

Riksintressen

Kustzon

Området ingår i riksintresset för kustzonen, dock utgör bestämmelserna inte hinder för utvecklingen av tätorter eller av det lokala näringslivet.

Järnväg

Detaljplaneförslaget innebär att det kollektiva resandet för boende i Lomma kommun förbättras vilket får anses ligga inom riksintressets intentioner.

Sociala konsekvenser

Barnperspektivet

Korsningen mellan Vinstorpsvägen och järnvägen blir mer säker att passera då den görs planskild. Gång- och cykelvägnätet blir mer gent genom planerad gång- och cykelbro över Vinstorpsvägen respektive gång- och cykeltunnel under järnvägen i södra delen av stationsområdet.

Tillgänglighet, trygghet

Vinstorpsvägens framkomlighet försämras något för personer med funktionsnedsättning eftersom sträckan att färdas blir längre och kommer att innehålla lutningar. Ytskikten kommer dock att vara jämnare än idag då man måste korsa rälsen. Passager genom tunnlar kan upplevas som mer otrygga än korsningar i plan. Järnvägens barriäreffekt minskar genom planskildheterna.

Konsekvenser för stadsbild

Stadsbilden kommer att förändras genom planskildheten. Den naturliga kopplingen mellan Vinstorpsvägen och omgivande

bebyggelse berörs där gatan sänks ner. Genom att utgå från den mänskliga skalan, arbeta med mjukt formade terrasseringar och en medveten gestaltning kan ingreppet i stadsbilden mildras. Stationsområdets östra sida förbättras när ytan iordningsställs och görs tillgänglig och genomsläpplig vilket bidrar till en större stadsmässighet och en tryggare plats att vistas på.

Konsekvenser vid byggskedet

Vid byggskedet begränsas framkomligheten på Vinstorpsvägen. Det är sannolikt att all biltrafik stängs av på Vinstorpsvägen under byggskedet. Den begränsade framkomligheten påverkar tillfälligt trafikflödena i tätorten. Trafik hänvisas istället via väg 905, Industrigatan eller Karstorpsvägen. Det innebär längre resväg och restid, även för kollektivtrafiken (buss) och för gång- och cykeltrafikanter. Gång- och cykeltunneln i söder byggs först och är brukbar medan byggskedet för planskildheten vid Vinstorpsvägen pågår.

Tågtrafiken kommer att kunna fortgå som vanligt men när brokonstruktionen sätts på plats innebär det stopp även för tågtrafiken under anläggningsskedet.

Vinstorpsvägens nya profil under järnvägen påverkar det befintliga ledningsnätet. Driftstopp med anledning av omläggning av ledningar kan förväntas.

Under byggskedet kommer själva anläggningsarbetet samt byggtransporterna till och från byggplatsen att medföra olägenheter i form av buller, vibrationer och damm.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark

Nuvarande användning

Från spåren och österut består området av blandad vegetation där spontana stigar har trampats upp. Spår av plantering och lek går att finna, men området har inte någon egentlig användning idag. En naturvärdesbedömning har utförts som sedermera ska ligga till grund för en kompensationsutredning.

Vegetationsområdet avslutas av Solgatan, Solgatan som på den östra sidan kantas av "Holstska villaområdet" med bebyggelse från 1920-talet.

Väster om spåren, på fastigheten Lomma 35:120, ligger stationshuset i ensamt majestät så när som viss vegetation i form av buskage, häckar, klippta gräsytor, fullvuxna träd samt den enklare byggnaden i norr som har inrymt snabbmatställe. I stationshuset finns bland annat en skönhetssalong och ett galleri.

På några av fastigheterna längs Järnväggsgatan bedrivs olika former av verksamheter.

I Vinstorpskolans lokaler bedrivs undervisning, även om skolan numera endast utgör undervisningslokaler av tillfällig karaktär, så kallade evakueringslokaler.

Geoteknik

Enligt jordartskartan utgörs planområdet till största del av lera.

Markradon

Baserat på översiktliga radonmätningar klassificeras planområdet som lågriskområde. (Normalriskmark 10-50 kBq/m³ och högriskmark >50 kBq/m³.)

Markföroreningar

Markmiljöundersökning är utförd inom fastigheten Lomma 35:120 av Detox Miljöteknik AB. I rapporten "*Lomma station, Inventering och miljöteknisk markundersökning av Lomma 35:120*" daterad 2010-10-05, konstateras att samtliga analyserade parametrar i uttagna jordprover understiger gällande riktvärde för mindre känslig markanvändning. Riktvärdena för känslig markanvändning överskrids enbart av bly och kadmium.

Alla analyserade organiska föroreningar (oljekolväten och PAH) i uttagna grundvattenprover understiger gällande riktvärde. Analysresultat avseende metaller i grundvattenproverna visar på förhöjda halter av i stort sett samtliga analyserade metaller.

De förhöjda halterna av metall i grundvattnet anses inte utgöra någon risk för människor som vistas i området eftersom grundvattnet återfinns på relativt stort djup. De förhöjda halterna ska beaktas och vid framtida anläggningsarbete som eventuellt påverkar grundvattenflödet ska försiktighetsåtgärder vidtas för att förhindra spridning av metallförorening.

Ytterligare markmiljöundersökningar har genomförts för områdena kring korsningen Lommabanan/Vinstorpsvägen, i höjd med Algatan samt inne i området där det tidigare funnits upplag. I rapporterna "*Markmiljöundersökning, Lomma kommun 2014-03-07 samt Kompletterande markmiljöundersökning 2014-03-25*", framtagna av Reinertsen Sverige AB, visar resultaten att riktvärdena för känslig markanvändning överskrids för metallerna kobolt, bly, barium och nickel samt för de organiska ämnena PAH-H och PAH-M. Rester av bekämpningsmedel har ej påträffats.

Trafik

Kollektivtrafik

I dagsläget ligger busshållplatserna på Vinstorpsvägen öster om järnvägen. Nästa hållplats västerut är ändhållplatsen vid Lomma centrum. Vinstorpsvägen trafikeras av regionbussar mot Lund.

Biltrafik

Korsningen mellan Vinstorpsvägen och järnvägen utgörs idag av en korsning i plan. Öster om järnvägsspåret ansluter en lokalgata söderifrån, Solgatan, och norrifrån ansluter Siriusgatan. Siriusgatan är avstängd för biltrafik medan fotgängare och cyklister har möjlighet att komma ut på gång- och cykelvägen längs Vinstorpsvägens norra kant. Väster om järnvägsspåren ansluter Järnvägsgatan Vinstorpsvägen söderifrån och väster om kvarteret med Vinstorpskolan, ligger fyrvägskorsningen Bredgatan/Vinstorpsvägen.

Vid den trafikmätning som utfördes i mars 2013 på Järnvägsgatan och Solgatan nära Vinstorpsvägen, framkom att trafikmängden på Järnvägsgatan uppgick till 784 fordon/dygn varav andel tung trafik var 2 %. För Solgatan var motsvarande siffra 395 fordon/dygn, ingen tung trafik.

På Vinstorpsvägen i höjd med Stjärngatan uppgår den uppmätta trafikmängden till 3 247 fordon/vardagsmedeldygn, varav andel tung trafik utgör 5%, mätning utförd december 2013.

Gång- och cykeltrafik

Längs Vinstorpsvägens norra sida löper en gång- och cykelväg som ingår i det övergripande stråket och längs den södra sidan finns en gångbana. Gång- och cykelväg i nord/sydlig riktning ligger på den västra sidan av Lommabanan, sett norrifrån, men byter sida till den östra i samband med att man korsar Vinstorpsvägen.



Översikt gc-vägar

Teknisk försörjning

Inom planområdet ligger flera olika ledningssystem och planförslaget innebär att åtgärder krävs på dessa befintliga ledningar då omfattande schaktning kommer utföras. Inom området finns ledningar för dricks-, dag- och spillvatten samt eventuellt för fjärrvärme, el-, tele-, tv- och optokabel.

Vatten

Planområdet ingår i avrinningsområdet för Höje å och i Alnarpströmmens grundvattenförekomst. Kvantitativ och kemisk status för grundvattenförekomsten är god. Höje å har en måttlig ekologisk potential men en god kemisk status. Risk att god ekologisk status inte uppnås 2015 bedöms föreligga, medan risk bedöms ej föreligga att kemisk status inte bibehålls till 2015.

Luft

Enligt beräkningar; *Emissioner och luftkvalitet i Skånes kommuner, rapport från Skånes luftvårdsförbund och Malmö stad (2009)*; innehålls riktvärdena för miljö kvalitetsnormen för luft (kvävedioxider och PM 10) i Lomma kommun.

Hälsa och säkerhet

Översiktlig kartläggning av vägtrafikbullernivåer, rapport utförd av Soundcon AB daterad 2010-02-19, har utförts i Lomma kommun. Denna kartläggning visar att bullernivåerna vid fasad tangerar eller överskrider riktvärdet vid flera av bostäderna längs Bredgatan och Vinstorpsvägen, både ekvivalent och maximal ljudnivå. Tyst sida finns dock vid varje fastighet.

Bullerkartläggningen baseras på trafikmätningar gjorda efter år 2000, som sedan har räknats upp med 2% per år. Då dagens trafikmängd är mindre än de i bullerkartläggningen uppräknade siffrorna, är kartläggningen inte helt tillfredsställande.

I rapporten från Trivector Traffic "2014:71, Bullerutredning vid stationen Lomma kommun" daterad 2014-09-01, redovisas beräknat buller från både väg- och tågtrafik. Denna rapport baseras på prognostiserade trafikmängder år 2025 vid ett fullt utbyggt Lomma hamn, att endast Vinstorpsvägen blir planskild i korsning med järnvägen och att ingen trafikplats för allmän trafik anläggs i Vinstorpsvägens förlängning mot motorvägen.

Vägtrafikbuller; tågtrafikbuller

Riksdagen antog i mars 1997, vid beslut om

Infrastrukturinriktning för framtida transporter (proposition 1996/97:53), följande riktvärden för trafikbuller.

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Bostäder, vård- och undervisningslokaler:

Ekvivalentnivå

55 dBA (ute, frifältsvärde)

55 dBA (ute vid uteplats, frifältsvärde)

30 dBA (inne)

Maximal ljudnivå

70 dBA (ute vid uteplats, frifältsvärde)

45 dBA (inne, nattetid)

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid ny- eller ombyggnad av järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Då Trafikverket inte kommer att göra en **väsentlig ombyggnad** av järnvägen inom Lomma tätort för att möta den trafikökning som väntas från och med 2015, kan inte heller krav om ljuddämpning ställas i samband med detaljplanläggning av stationsområdet.

Lagstiftningen kring trafikbuller

Riktvärdena symboliserar den kvalitet på ljudmiljön som riksdag och regering har satt upp som långsiktigt mål. Riktvärdena ska vägleda bland annat arbetet med fysisk planering och behandling av enskilda tillståndsärenden enligt plan- och bygglagen. Riktvärdena är inte inskrivna i någon författning utan uttrycker riksdagens ambitionsnivå. Riksdagens beslut innebär således att målet om en god ljudmiljö är långsiktigt och att det ska ske en successiv anpassning till en högre ambitionsnivå. Det har inte införts några rättsligt bindande normer för att komma till rätta med problemen med trafikbuller. Ansvariga myndigheter ska i stället i varje enskilt fall göra bedömningar där hänsyn tas till lokala faktorer och särskilda omständigheter. Riktvärdena ska vägleda myndigheternas arbete. Riksdagen förutsåg också att de vägledande riktvärdena skulle komma att tillämpas olika, eftersom förutsättningarna för beslut skiljer sig åt i olika situationer. Det uttalades dock klart att riktvärdena bör klaras vid nybyggnad av bostäder. Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar ska riktvärdena klaras så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Viktigt är också uttalandet att i de fall utomhusnivåerna inte kan uppfylla riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Ett annat betydelsefullt uttalande gäller komplettering av bebyggelse, där riksdagen anser att det ibland kan finnas skäl att överväga avsteg från riktvärdena. Här bör avvägningar kunna göras mot önskemål att åstadkomma en lämplig samhällsutveckling och andra miljökvaliteter. Enligt Boverkets mening kan sådana avvägningar till exempel göras mot önskemål om bättre fördelning mellan arbetsplatser och bostäder, bättre underlag för kollektivtrafik samt bättre underlag för service och ökad trygghet. Propositionen pekar särskilt på att bebyggelsen i städernas centrala och mer tätbebyggda delar kan utformas så att riktvärdena för utomhusbuller och för maximalnivåer på uteplatser underskrids genom att man skapar en så kallad tyst sida. Riktvärdena kan mot bakgrund i hur de beskrivs i propositionen anses vara en störningsnorm som inte motsvarar en god ljudnivå utan en

godtagbar nivå som är realistisk att uppnå, där en viss andel människor ändå kommer att vara störda. Detta har riksdagen varit medveten om när riktvärdena beslutades.

Det framgår av Boverkets allmänna råd om trafikbuller i planeringen om vilka principer som bör gälla vid avsteg från huvudregeln då avvägningar ska göras mot andra allmänna intressen. Principerna innebär att nya bostäder kan tillåtas även om riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå överskrids vid fasad. För att motivera avsteg gäller normalt att hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst (högst 45 dBA vid fasad) eller ljuddämpad (45-50 dBA vid fasad) sida. Möjligheter till kompensationsåtgärder bör studeras när riktvärdena inte kan uppnås och det saknas alternativa lokaliseringar. Det kan till exempel handla om att skapa en särskilt god inomhusmiljö eller att skärma befintliga bostäder mot buller.

Utredningar av trafikbuller

Utredningar av trafikbuller baseras normalt sett på beräkningar av värden och inte på uppmätta ljudnivåer. Anledningen till att mätningar oftast inte är att rekommendera är att ljudnivåerna ska vara representativa för ett helt dygn (riktvärdet för ekvivalent ljudnivå avser ett medelvärde för hela dygnet) och eftersom trafiken varierar över dygnet krävs mätningar under lång tid för att få fram ett dygnsmedelvärde. Trafiken varierar också över året och riktvärdena avser ett årsdygnsmedelvärde, vilket innebär att mätningar också helst ska ske när trafiken är representativ för året som helhet. Alternativt måste de uppmätta värdena korrigeras med hänsyn till dygns- och årsdygnsvariationen. Vid jämförelse med riktvärden måste också vissa speciella väderförhållanden råda; det ska till exempel vara svag medvind från ljudkällan till mottagaren (vilket ger värden lite på säkra sidan). Man kan därför behöva vänta länge innan de rätta väderförhållandena råder för att få ett adekvat värde att jämföra med riktvärdena. Beräkningar av ljudnivåer baseras på sådana väderförhållanden eftersom det ligger inbyggt i modellen. Eftersom bullernivåer är mycket väderberoende gör det att tillförlitliga mätningar är komplexa, tidskrävande och dyra. Eftersom beräkningsmodeller i regel ger ett acceptabelt grepp på störningsbilden tillämpas de därför oftast.

I de fall man önska studera ljudnivån för ett framtida scenario, till exempel ändrad väg, ändrad trafik, åtgärder i form av bullerplank etcetera, är det omöjligt att gå ut och mäta ljudnivåerna eftersom det scenario man vill studera ännu inte finns. I de fall man planerar omfattande åtgärder för att förbättra en fasads ljudisolerande förmåga kan det vara motiverat med mätningar för att fastställa hur god fasadens ljuddämpande förmåga är i utgångsläget. Detta eftersom det är svårt att göra

denna uppskattning utifrån okulär besiktning. Då sker mätning samtidigt utomhus och inomhus vid fasaden under relativt kort tidsperiod. Skillnaden mellan inomhus- och utomhusvärdet är värdet på fasadens ljudisolerande förmåga.

Transporter av farligt gods

Risikanalys avseende olyckor med farligt gods har tagits fram. Rapporten "*Utredning i samband med planarbete för Lomma stationsområde i Lomma kommun*" daterad 2013-11-14 från Wuz risk consultancy AB, slutliga riskvärdering och rekommendationer kan sammanfattas med att mindre känslig bebyggelse och normalkänslig bebyggelse kan placeras - minst 30 meter från närmsta spår (ytter räl), alternativt 15 meter från närmsta perrongkant (mot spåren) eller 15 meter från en invallning (minst 0,3 meter hög) mot spårområdet. På dessa avstånd finns inga ytterligare krav på riskreducerande åtgärder - byggnader kan placeras minst 10 meter från spår (yttre räl), alternativt närmsta perrongkant (mot spåren) om deras ytterväggar (mot spårområdet) ges ett skydd mot brandspridning. Skydd mot brandspridning kan åstadkommas med något av följande alternativ: yttervägg inklusive fönster i valfritt material utförs i brandteknisk klass EI 30 med fönster i brandteknisk klass EW 30 *eller* yttervägg och fasadbeklädnad utförs i obrännbart material med fönster i EW 30. Exempel på mindre känslig och normalkänslig bebyggelse är industri, bilservice, lager, bostäder (småhusbebyggelse), kontor (i ett plan), handel, kultur-, idrotts- och sportanläggning (utan betydande åskådarplats), vissa mindre serviceinrättningar samt publika mindre lokaler. Byggnader som kiosk, gatukök eller annan verksamhet som har anknytning till stationen kan uppföras minst 10 meter från närmsta perrongkant (mot spåren) eller närmsta spår (yttre räl) utan krav på ytterligare riskreducerande åtgärder. Byggnaderna ska vara möjliga att utrymma i riktning bort från spårområdet och får endast inrymma ett mindre antal personer.

Natur

Området finns inte upptaget i kommunens Naturmiljöprogram. På uppdrag av kommunen har Ekologgruppen tagit fram en naturvärdesbedömning för Lomma stationsområde. I rapporten daterad 2013-08-14 beskrivs området besitta ett högt naturvärde främst genom den generellt höga artrikedomen och mångfalden i kombination med läget mitt i centrala Lomma. Totalt har tre rödlistade arter noterats vid fältinventeringarna; allmän metallvingesvärmare samt alm och ask.

Miljökompensation

Miljökompensation i form av balanseringsprincipen är en metod som kan användas i exploateringsprocessen för att uppnå god hushållning med naturresurser. Den utgår från att alla

fysiska förändringar påverkar miljön och att negativ påverkan ska kompenseras. I första hand ska negativ påverkan undvikas och i andra hand minimeras. De negativa effekter som kvarstår därefter ska kompenseras. Enligt gällande översiktsplan ska balanseringsprincipen användas vid all exploatering, så långt det är rimligt.

Riksintresse

Kustzon

Planområdet ingår i riksintresseområdet för kustzonen.

Järnväg

Genom planområdet går riksintresset för järnväg.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunala beslut i denna planprocess

Kommunstyrelsen beslutade 2007-02-14 att uppdra åt miljö- och byggnadsnämnden att upprätta förslag till detaljplan för stationsområdet med närmaste omgivning i Lomma tätort.

Miljö- och byggnadsnämnden gav 2007-03-27 plan- och byggkontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för Lomma 35:120 m fl - stationsområdet, detaljplanen skulle föregås av ett program.

Ett programförslag upprättades och godkändes för samråd av miljö- och byggnadsnämnden 2010-04-27.

2011-08-30 godkände miljö- och byggnadsnämnden programmet för fastställelse i kommunstyrelsen.

Planledningsgruppen beslutade 2012-04-11 att ge plangruppen i uppdrag att genomföra en utredning om möjligheterna att utföra en plankorsning mellan järnvägen och Vinstorpsvägen i Lomma tätort.

Vid kommunstyrelsens sammanträde 2012-10-31 beslutades att plangruppen skulle revidera planprogrammet för stationsområdet, med utgångspunkt i att planskildhet ska anläggas i korsningen mellan Vinstorpsvägen och järnvägen samt att busstation ska anläggas strax väster om denna korsning.

Efter beslut vid planledningsgruppens sammanträde 2013-05-08 skickades det reviderade planprogrammet ut på samråd under tiden 20 maj - 28 juni 2013. Inkomna synpunkter på planprogrammet redovisas i en programsamrådsredogörelse daterad 2013-12-04.

Därefter har kommunstyrelsen, vid sammanträdet 2014-02-26, godkänt samrådsförslaget, upprättat 2014-01-03. Planförslaget har varit föremål för samråd under tiden 10 mars - 17 april 2014.

Översiktsplan

Enligt Lomma kommuns Översiktsplan 2010, ska kommunen arbeta för att stationsområdet i Lomma utvecklas till ett

resacentrum som besöks av människor med olika ärenden och inte bara för resande.

Detaljplaner

För området gäller flera detaljplaner, genomförandetiden för samtliga planer har gått ut.

Fördjupning av översiktsplan

Enligt "Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort, en attraktions- och möjlighetsplan för Lomma tätorts framtida utveckling" antagen av kommunfullmäktige 2003-01-30, "...har stationsområdet utmärkta möjligheter att åter få en huvudroll som station för pendeltåg eller snabbspårväg och hållplats för anslutande busslinjer. Området ligger väl placerat i samhället med möjlighet till god kontakt med centrum."

Kulturmiljöprogram

Lomma kommuns kulturmiljöprogram, antaget av kommunfullmäktige 2005-11-24, anger att Vinstorpskolan utgör ett mycket högt lokal- och samhällshistoriskt värde genom den gamla skolmiljön. Denna bebyggelsekategori är ofta gestaltad med stor omsorg och speglar sina tiders pedagogiska och arkitektoniska ideal. Den östra U-formade byggnaden uppfördes 1885-86 medan den västra uppfördes något senare, 1927.



Den östra skolbyggnaden.



Den västra skolbyggnaden.

Om stationshuset står det beskrivet att byggnaden, som uppfördes 1886 i nygotiskt stil samtidigt som järnvägen drogs genom Lomma, är välbevarad och karaktäristisk för de ursprungliga stationshusen som låg längs banan Malmö - Billesholm. Stationshuset besitter såväl historiska, kulturhistoriska som miljömässiga värden.



Lomma station på 1910-talet.



Stationen från väster.

MILJÖBEDÖMNING ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN

Planeringsenheten bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11–18 §§ miljöbalken och i 4 kap 34 § PBL. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen belyses därför i en miljöbedömning enligt 6 kap miljöbalken.

Program till detaljplan (upprättat 2013-04-22) har upprättats och varit föremål för samråd. I programmet har en behovsbedömning redovisats och följande ställningstagande gjorts:

Planen

Förbättrat stråk för kollektivtrafiken genom en planskild korsning mellan Vinstorpsvägen och järnvägen. Stort fokus läggs på att skapa ett gent gång- och cykelvägnät som även innefattar ny underfart under järnvägen och en bro över Vinstorpsvägen. Anslutningen mellan stationsområdet och planskildheten ges en omsorgsfull gestaltning. Bevarandevärd bebyggelse skyddas mot rivning genom planbestämmelser.

Platsen

Området är cirka 5 hektar stort och är beläget i den centrala delen av Lomma. Planområdet omfattar Lomma stationsområde, Vinstorpskolan, Järnvägsgatan, del av Vinstorpsvägen samt området mellan Solgatan och spårområdet.

Påverkan

Ett genomförande av planskild korsning påverkar grundvattenförhållandena genom nödvändig teknisk lösning som der trolig permanent grundvattensänkning. Marknivån kommer under järnvägsbron som lägst att ligga under 3,0 meter över havet vilket kan innebära risk för översvämning. Ökat trafikarbete på Lommabanan samt på Vinstorpsvägen förändrar trafiksituationen för centrala Lomma. Visuell påverkan genom planskildheten samt bullerplank. Ekosystemtjänster från befintlig vegetation påverkas vid borttagande av vegetationen. Exploateringen innebär att förutsättningar skapas för ökat kollektivt resande.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över behovsbedömningen om betydande miljöpåverkan delat planeringsenhetens bedömning.

Motiverat ställningstagande

Den samlade bedömningen är att planförslagets genomförande antas medföra betydande miljöpåverkan i avseende på den permanenta grundvattensänkningen samt trafikförändringen. En miljöbedömning och framttagande av miljökonsekvensbeskrivning är därför nödvändig där detta belyses. Övriga miljöfrågor redovisas i planbeskrivningen.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska och ekonomiska frågor

Ansvarsfördelning

Lomma kommun är huvudexploatör för tillkommande bebyggelse och anläggningar.

Huvudmannaskap för allmänna platser

Lomma kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med normalt förfarande.

Avtal

Mellan Lomma kommun och Trafikverket ska överenskommelse träffas gällande marköverlåtelse.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft.

Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas, 5 kap 11§ PBL (1987:10).

Tekniska åtgärder

Utbyggnad av allmänna anläggningar

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar nyanläggs/byggs om:

- korsningen mellan järnvägen och Vinstorpsvägen görs planskild,
- gång- och cykelbro anläggs över Vinstorpsvägen,
- Järnvägsgatans norra del stängs av för biltrafik och blir torgyta,
- Solgatans anslutning mot Vinstorpsvägen sänks och norra delen av Solgatan parallellflyttas västerut,
- markområdet öster om järnvägen blir allmän platsmark,
- ny lokalgata över Vinstorpskolans skolgård,
- i södra delen anläggs gång- och cykeltunnel under järnvägen och
- pumpstationer för VA-anläggningar anläggs på allmän platsmark.

Massbalansering

Beroende på jordkvalitén kan rena överskottsmassor från utbyggnaden användas till anläggning av allmän plats. Jordmassor som påträffas innehålla föroreningar går till deponi.

Sanering av förorenad mark

Avhjälpandeåtgärder i förorenad mark klassas som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken och ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Hantering av massor, sanering av förorenade massor eller merkostnader för grundläggning kommer innebära kostnader för projektet.

Miljökompensation

Kostnader för miljökompensation och utredningar gällande miljökompensation belastar exploitören.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Järnvägsgatan, delar av Lomma 35:1 samt del av Lomma 30:55 överförs till lämplig kommunal fastighet.

Delar av Lomma 35:4 överförs till kommunal fastighet avseende allmänt ändamål gatumark samt torg. Resterande del av fastigheten Lomma 35:4 utgör fastighet för centrumändamål.

Lomma 35:120 regleras så att den endast innefattar kvartersmark för centrumändamål. Resterande delar av fastigheten kan överföras till lämplig kommunal fastighet som avses för allmänt ändamål.

Del av Lomma 34:1 överförs till Lomma 35:6 för att fastighetsindelningen ska överensstämma med bostadshusets läge.

Delar av Lomma 35:10 och 35:11 överförs till Lomma 34:1 för allmänt ändamål gatumark.

Delar av fastigheterna Lomma 35:24 och 35:25 överförs till Lomma 34:1 för allmänt ändamål gatumark.

Delar av Lomma 37:54 och 37:67 överförs till kommunal fastighet som avses för allmänt ändamål.

För att lösa utfart för de båda fastigheterna Lomma 36:2 och 36:60 föreslås del av Lomma 36:1 (norra delen av Solgatan) tillfalla dessa fastigheter. Genom upprättande av servitut kan rättighet för fastigheten Lomma 36:2 skapas för att använda del av Lomma 36:1 för utfart.

Kommunen har rätt att lösa in mark som enligt detaljplanen är utlagd som allmän plats, likaså har fastighetsägare rätt att kräva inlösen av kommunen. Ersättning för inlösen sker i enlighet med överenskommelse eller enligt expropriationslagens regler.

Ledningsrätt m m

Rätt att framdra ledningar inom planområdet ska regleras med ledningsrätt eller servitut. Initiativ till ledningsrätt och servitut tas av ledningsinnehavaren via lantmäteriförrättning.

Fastighetsägare har rätt till ersättning för ledningsrätt. Om överenskommelse inte kan träffas gäller expropriationslagens regler.

Ansökan om fastighetsbildning m m

Det ankommer på berörda fastighetsägare att hos Lantmäterimyndigheten i Malmö ansöka om erforderlig fastighetsbildning och inrättande av gemensamhetsanläggning.

PLANERINGSAVDELNINGEN

Anders Nyquist
planeringschef

Jenny Lindström
planingenjör