



PLANPROGRAM FÖR LOMMA STATIONSSOMRÅDE

Godkänt för samråd 27 april 2010



LOMMA
KOMMUN

Tänk. Omtänkt. Mer tänkt!

Detta planprogram är framtaget av FOJAB arkitekter på uppdrag av Lomma kommun och i samarbete med Trafikverket (fd Banverket)/Sweco, Skånetrafiken, Trivector Traffic och Lomma kommun.

Medverkande:

Elvira Grandin, FOJAB arkitekter
Emma Olvenmyr, FOJAB arkitekter

Åse Andréasson, miljö- och byggförvaltningen
Magnus Juhlin, miljö- och byggförvaltningen
Eva Sjölin, miljö- och byggförvaltningen

Anders Nyquist, planeringsenheten
Ulrika Ström, planeringsenheten

PG Andersson, Trivector Traffic
Björn Petersson, Trivector Traffic

Håkan Petersson, Trafikverket (fd Banverket)

Mats Fredriksson, Sweco
Martin Ljungström, Sweco

Cecilia Olsson, Skånetrafiken

Övriga medverkande:

Torsten Lindh, tekniska förvaltningen
Per Nilsson, tekniska förvaltningen
Magnus Norén, tekniska förvaltningen
Lennart Persson, tekniska förvaltningen
Jeanette Schlaucher, miljö- och byggförvaltningen

Kartor och bilder:

Lomma kommun och FOJAB arkitekter om inget annat anges.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	4	Stadsbild	17	-Parkering	32
INLEDNING.....	5	Natur	17	-Park	
Bakgrund	5	Arkeologi	18	-Utformning	
Syfte	5	Trafik	18	-Bullerskärmar vid stationen	
Programområde	5	Geoteknik och markföroreningar	18	-Grönstruktur	
Planprocessen	6	Teknisk försörjning	18	-Service och handel	
-Planprogram		-Vatten och avlopp		Bebyggelse längs järnvägen	
-Järnvägsutredning		-El		-Bullerskyddsåtgärder	
Behovsbedömning	7	-Fjärrvärme		-Skyddsavstånd	
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	8	FRAMTIDSVISIONER FÖR LOMMABANAN.....	19	Teknisk försörjning	33
Översiktsplan	8	Lommabanan i regionen	19	-Vatten och avlopp	
Fördjupad översiktsplan	8	-Persontrafik		-El	
Planprogram för Lomma centrum	8	-Godstrafik		-Fjärrvärme	
Gällande detaljplaner	9	-Busstrafik		-Geoteknik och markföroreningar	
Rikspolisstyrelsen	9	-Lätt spårtrafik		KONSEKVENSER.....	34
Kulturmiljöprogram	9	FÖRSLAGNA FÖRÄNDRINGAR.....	22	Stadsbild	34
-Lomma kommuns kulturmiljöprogram		Förslaget i stora drag	22	Risk	34
-Länsstyrelsens kulturmiljöprogram		Kommunikationer	23	Trafikbuller	34
Övriga ställningstaganden	12	-Knutpunkt för kollektivtrafiken		Trafikflöden	35
-Trafiksäkerhetsplan		-Pågatåg		Luftföroreningar	36
-Järnvägsutredning Lommabanan		-Buss		Markföroreningar	36
-Infrastrukturplan		-Biltrafik		Trygghet, säkerhet, tillgänglighet	36
-Lätt tågtrafik i Skåne		-Gång- och cykeltrafik		FORTSATT ARBETE OCH GENOMFÖRANDE..	37
-Region Skånes tågstrategi 2037		Stationsmiljö	25	Fortsatt arbete	37
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	14	-Alternativ 1		-Detaljplaner, bygglov och utredningar	
Markanvändning	14	-Alternativ 2		-Järnvägsutredning	
Markgödförhållanden	15	-Alternativ 3		Genomförande frågor	37
Historia	16	-Perronger			

SAMMANFATTNING

INLEDNING

Planprogrammet behandlar stationsområdet i Lomma och har arbetat fram av Lomma kommun i samarbete med Trafikverket (fd Banverket), Skånetrafiken, FOJAB arkitekter och Trivector Traffic.

Programmet ger en översiktlig bild av befintliga förutsättningar och av de åtgärder som krävs för att göra det möjligt att trafikera Lommabanan med persontåg.

En av utgångspunkterna i utformningen av stationsområdet är att området ska återfå sin användning som attraktivt resecenter och mötespunkt för Lommas invånare.

Persontågstrafik och tre hållplatser inom Lomma kommun innebär stora förbättringar i möjligheten att resa kollektivt till och från kommunen. I dagsläget förväntas 50 persontåg/dygn trafikera Lomma-banan.

FÖRSLAG

I korthet består förslaget av följande åtgärder:

- resecenterum för tåg och buss vid Lomma station,
- planskild gång- och cykelväg inom stationsområdet, i höjd med Kaptensgatan och Algatan samt
- planskild korsning för biltrafik, gående och cyklister vid Industrigatan.

I programmet har tre alternativ för utformning av Lommas nya resecenterum studerats. Beroende på perrongernas antal och placering skiljer sig alternativen åt och redovisar olika lösningar för cykel- och bilparkering samt parkmiljöers läge och utbredning. Tillgängligheten för Lommas invånare varierar i alternativen liksom stationsmiljöns koppling till omgivningen.

Alternativ 1 innehåller perronger på två sidor om spåret, alternativ 2 en perrong öster om spåret och alternativ 3 en perrong väster om spåret.

KONSEKVENSER

Förutom det trafikbuller som en ökad trafikering av Lommabanan medför ger ombyggnad av vägsystem och förändrade tider för bomfällning även konsekvenser i form av ändrade körvägar inom tätorten.

BAKGRUND

Planering av ett resecentrum i Lomma påbörjas med anledning av den avsiktsförklaring som träffats mellan Lomma kommun, Trafikverket (fd Banverket) och Skånetrafiken 2008-12-22. Avsiktsförklaringen innebär en överenskommelse om att pågatågstrafik på Lommabanan påbörjas så snart nödvändiga infrastrukturåtgärder är genomförda och att Lomma kommun, i samverkan med Trafikverket (fd Banverket), skall upprätta de detaljplaner som krävs för ett genomförande.

Plan- och byggkontoret fick 2007-02-14 i uppdrag av Kommunstyrelsen att planlägga stationsområdet.

SYFTE

Planprogrammets syfte är att ge en översiktlig bild av de förutsättningar och de åtgärder som krävs för att möjliggöra en station för persontåg i Lomma. Förutom åtgärder i stationsområdet, med ny buss-hållplats, omfattar planprogrammet förslag till gång- och cykelförbindelser och biltrafknät i närområdet.

PROGRAMOMRÅDE

Programområdet omfattar spårområdet, korsningen med Industrigatan i norr och Karstorpsvägen i söder samt närliggande bebyggda fastigheter och kopplas ihop med centrum och Lomma Hamn via Vinstorpsvägen och omkringliggande kvarter.

Programområdet är ca 25 ha stort.



INLEDNING

PLANPROCESSEN

PLANPROGRAM

En detaljplan skall normalt grundas på ett planprogram, enligt plan- och bygglagen som är det regelverk som styr planprocessen. Syftet med ett planprogram är att utreda förutsättningar samt i ett tidigt skede informera sakägare, närboende och andra intresserade om det som planeras och bjuda in till programsamråd. Synpunkter på planprogrammet som kommer in till kommunen sammanställs därefter i en redogörelse.

I nästa skede utarbetas förslag till detaljplan. Under detaljplanens samråd ges ett nytt tillfälle att lämna synpunkter. Efter samrådet bearbetas detaljplanen och ställs på nytt ut för granskning innan den kan antas.

För stationsområdet görs här ett samlat planprogram som kan komma att följas av flera detaljplaner för de olika delarna av projektet. Planprogrammet

tar upp ett flertal frågor med koppling till järnvägen, som utformning av stationsmiljön inklusive perronger, parkeringsytor, service mm, men hanterar inte själva spårområdet eller dess trafikering. Det görs av Trafikverket (fd Banverket) i en separat planeringsprocess.

JÄRNVÄGSUTREDNING

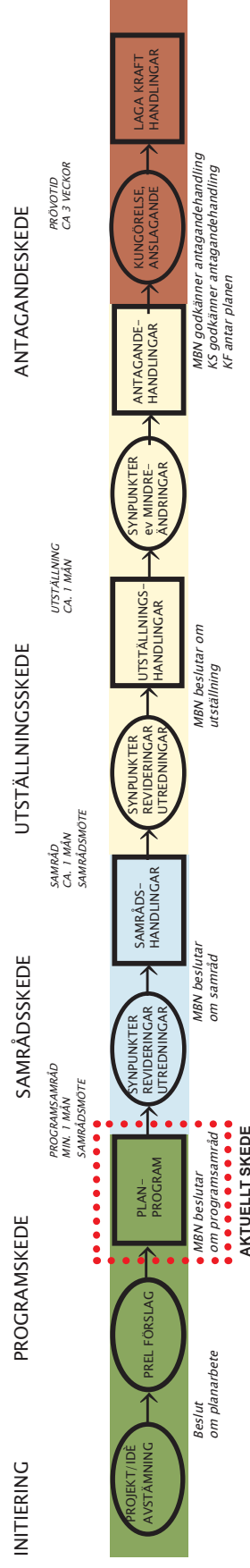
Planeringsprocessen för järnvägar regleras i miljöbalken och i lagen om byggande av järnväg. Processen består av förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan.

Trafikverket (fd Banverket) påbörjade en järnvägsutredning för Lommabanan 2003/2004 när frågan om pågatågstrafik på Lommabanan hade aktualiserats på grund av beslutet att bygga Citytunneln i Malmö. Denna utredning revideras för närvarande och återupptas parallellt med detta planprogram.

I en järnvägsutredning analyseras och utvärderas de lösningar som presenterats i förstudien och

avvägningar görs framförallt mellan olika allmänna intressen. Järnvägsutredningen tar upp lokaliserings-, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Samråd med andra statliga myndigheter, kommuner, organisationer och allmänheten görs om Länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Flera samråd har ägt rum under 2003 och ett nytt kommer att hållas för järnvägsutredningen samtidigt som detta planprogram är på samråd. Järnvägsutredningen avslutas med en utställning där allmänheten och berörda har ytterligare möjlighet att yttra sig över projektet. Slutligen tar Trafikverket (fd Banverket) ställning till projektet.

Nästa steg är sedan att upprätta ett antal järnvägsplaner för de delar av Lommabanan som avses förändras så mycket att detta behövs. I detta skede görs avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen.

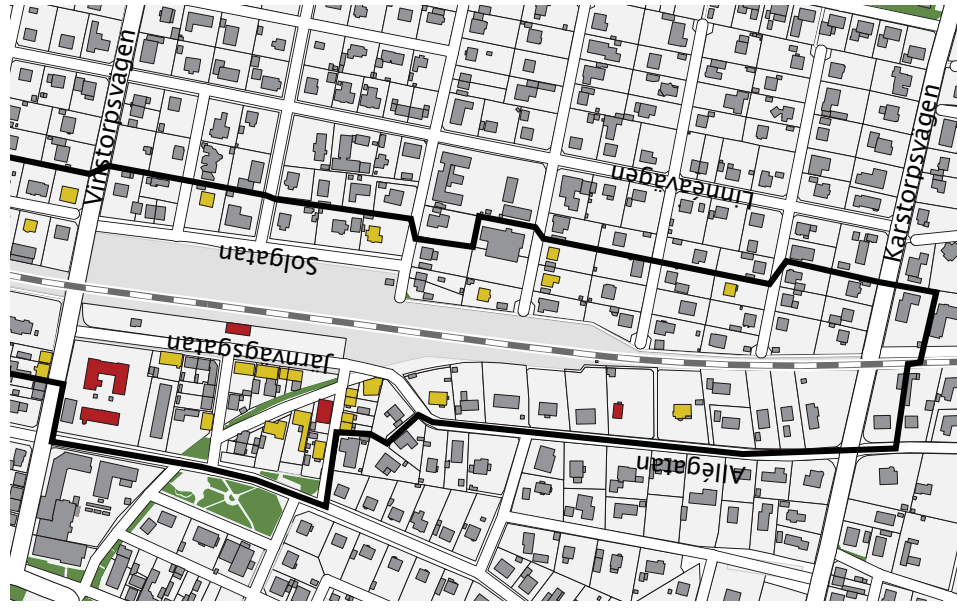


Planprocessen för planprogram och detaljplan.

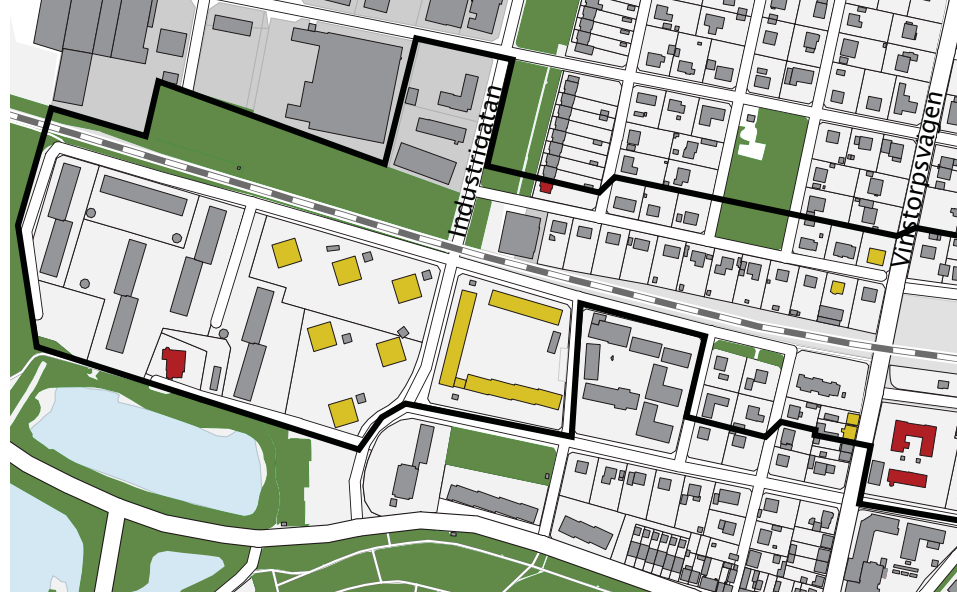
BEHOVSBEDÖMNING

Enligt bestämmelserna i 5 kap 18§ plan- och bygglagen samt 6 kap 11§ miljöbalken skall detaljplaner miljöbedömas om deras genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En behovsbedömning har gjorts för planprogrammet och slutsatsen av denna är att varken programmet eller följande detaljplaner bedöms medföra betydande miljöpåverkan såsom avses i lagstiftningen. Varje kommande detaljplan kommer dock att behovsbedömas för sig och därför kan detta ställningstagande ändras i senare skede.

Miljökonsekvenser med direkt koppling till spårtrafiken på järnvägen utreds av Trafikverket (fd Banverket) i samband med framtagandet av järnvägsutredningen för Lommabanan. Planprogrammets konsekvenser beskrivs utförligare under rubriken Konsekvenser på sidorna 34-35.



- Planområdesgräns
- Kulturhistoriskt värdefull byggnad
- Kulturhistoriskt värdefull och bevarandevärd byggnad



Byggnader inom planområdet som pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla i kommunens kulturmiljöprogram. Södra delen av planområdet till vänster och norra delen till höger.

tagits upp som kulturhistoriskt värdefulla och en byggnad som kulturhistoriskt värdefull och bevarandevärd.

I den nordvästra delen av programrådet återfinns en gammal transformatorstation, Kraften, från 1908, som pekats ut som kulturhistoriskt värdefull och bevarandevärd. Intill Industrigatan finns flerfamiljshus, både längor och punkthusbyggnad, från 1940-1950 som pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla i kulturmiljöprogrammet.

LÄNSSTYRELSENS KULTURMILJÖPROGRAM

I länsstyrelsens kulturmiljöprogram är i princip hela Lomma tätort och därmed hela programområdet utpekade som särskilt värdefull kulturmiljö ur ett regionalt perspektiv. Motiv för bevarande är att tätorten uppvisar ett tydligt exempel på samhällsutveckling från medeltid via kyrkby och stationsområde till Lommas nuvarande centrum från 1960-talet. De miljöer man beskriver inom programområdet överensstämmer med de som belysts i kommunens kulturmiljöprogram.

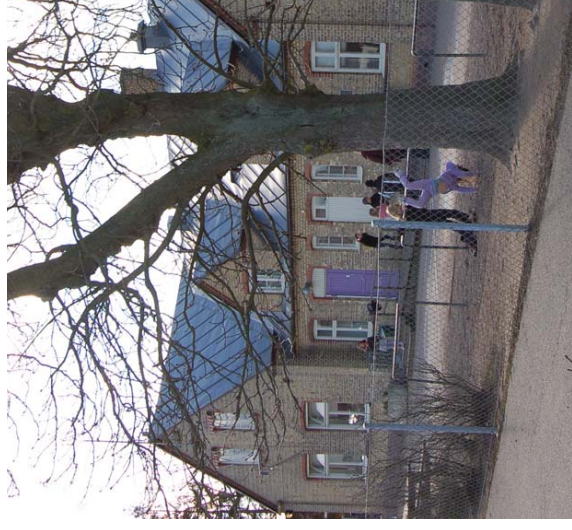
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN



Alléatan präglas av stora Jastigbeter...



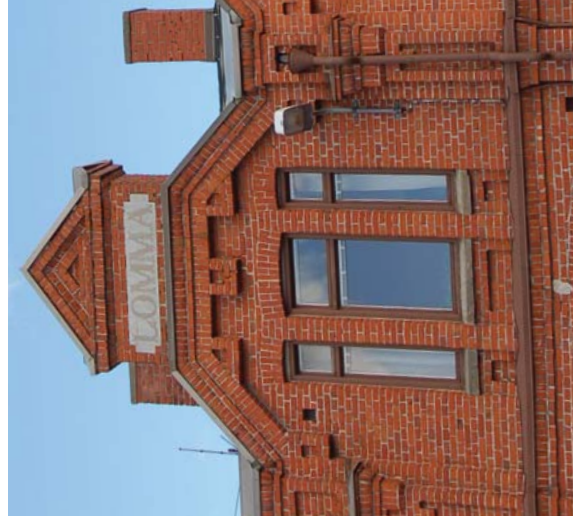
och av ett gatuum med häckar och stora träd.



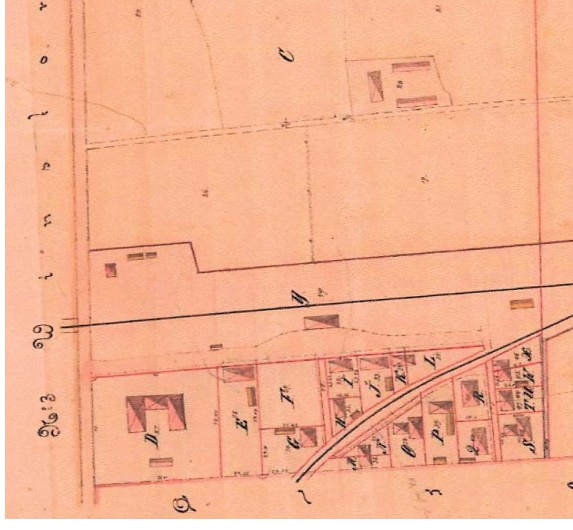
Vinstorpskolan



Solgatan med tidstypisk 1920-tals arkitektur.



Stationshuset



Karta från 1906. D - Vinstorpskolan, Y - Stationshuset.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

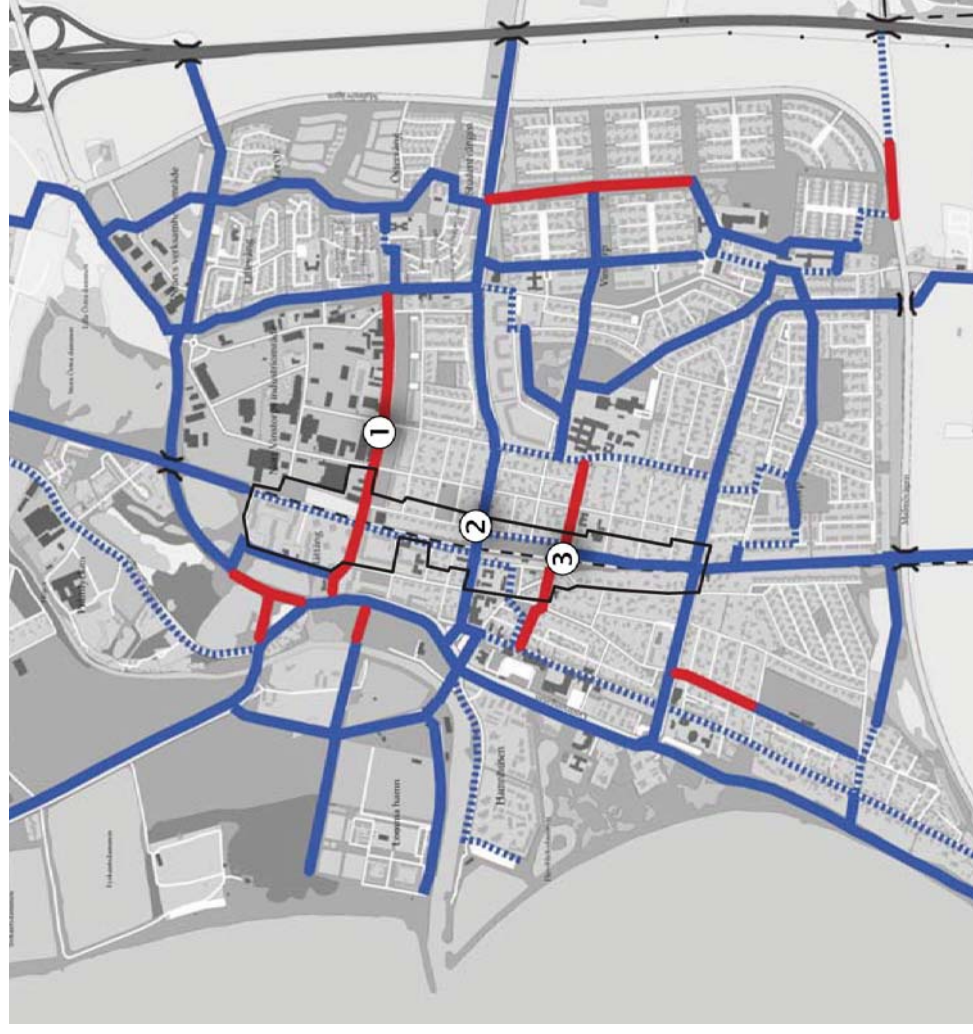
ÖVRIGA STÄLLNINGSTAGANDEN

TRAFIKSÄKERHETSPLAN

En trafiksäkerhetsplan för kommunens vägar, gator, gång- och cykelvägar samt övriga ytor för transportändamål antogs av Tekniska nämnden år 2006 och ett åtgärdsprogram antogs 2009. Av de brister som pekas ut för Lomma tätort är det tre stycken som berör programområdet. Industrigatan i programrådets norra del bedöms vara alltför bred och separat gång- och cykelväg saknas. I åtgärdsprogrammet föreslås att gatubredden minskas och att en separerad gång- och cykelväg placeras på vägens sydsida. Vid korsningen Vinstorpsvägen-Siriusgatan korsar skolväg huvudgata och en upphöjd korsning skulle behövas för att sänka hastigheten i korsningen. Åtgärdsprogrammet föreslår att en framtida lösning tar hänsyn till busstrafiken och utformas i samråd med Skånetrafiken. I mitten av programområdet föreslås en ny cykellänk som korsar järnvägen. Länken skulle utformas som en planskildhet och binda ihop Kaptensgatan i väster med Algatan i öster.

JÄRNVÄGSUTREDNING LOMMABANAN

Trafikverket (fd Banverket)s järnvägsutredning som påbörjades 2003/2004 utreder olika alternativ för mötesspårs längd och placering längs Lomma-banan. Utredningen studerar även andra åtgärder, som miljöskyddsåtgärder och säkerhetsåtgärder vid



Åtgärder från Trafiksäkerhetsplanen, antagen år 2006, som berör programområdet.

- ① Ny gc-länk på Industrigatan
 - ② Trafiksäkerhetsåtgärd Vinstorpsvägen-Siriusgatan
 - ③ Ny gc-länk mellan Kaptensgatan och Algatan
- Föreslag till nya gc-länkar
■ Befintliga gc-nät
--- Befintliga gc-nät i blandtrafik

plankorsningar. Dokumentet fungerar som underlag åt Trafikverket (fd Banverket) när de skall fatta beslut om vilket alternativ som skall utredas i kommande järnvägsplaner. Detta dokument revideras och aktualiseras parallellt med upprättandet av detta planprogram.

I utredningen från 2003/2004 studerades fem olika alternativ till utbyggnad av Lommabanan. I samband med ombyggnad av tågbanan föreslogs att vissa vägar och plankorsningar skulle byggas om. De åtgärder som berör programområdet är ombyggnad av korsningen vid Industrigatan till planskild korsning samt planskilda gång- och cykelförbindelser inom stationsområdet i Lomma.

Utredningen konstaterade att miljökonsekvenserna till följd av utbyggnaden och den ökade tågtrafiken främst resulterar i ökat buller och intrång i omgivande fastigheter. Intrång på omgivande fastigheter inom programområdet förekom endast i förslag med mötesspår inom Lomma tätort, vilket inte längre bedöms vara aktuellt. I utredningen föreslogs att bullerskyddsåtgärder utförs längs spåret i form av 2 meter höga bullerskärmar. Som komplement kan även fasadåtgärder utföras. Se vidare under rubriken Konsekvenser sid 34.

INFRASTRUKTURPLAN

I regeringens förslag till infrastrukturplan för åren 2010-2021 har de tidigare separata planerna för

Väverk och Banverk slagits ihop till en infrastrukturplan. I förslaget till infrastrukturplan finns inte Lommabanan med och eftersom pågatågstrafik på Lommabanan är avhängig investeringar från statligt håll kommer persontågstrafik i dagsläget inte att kunna trafikera sträckan förrän efter 2021. Om regeringen beslutar sig för att höja anslagen kan Lommabanan komma att bli aktuell under den senare delen av perioden 2010-2021.

LÄTT SPÅRTRAFIK I SKÅNE

Lätt spårtrafik i Skåne är en inledande förstudie om lätt spårtrafik i sydvästra och västra Skåne från 2006. Utredningen är ett samverkansprojekt mellan kommunerna inom Samverkan Skåne Sydväst (SSSV), Helsingborg stad, Trafikverket (fd Banverket), Länsstyrelsen, Skånetrafiken och Region Skånes infrastrukturavdelning.

Utredningen belyser behov, förutsättningar och möjligheter att införa lätt spårtrafik som spårvägs- trafik, duospårväg, spårtaxi mm. För Lommas del studerades direktförbindelsen Malmö-Lomma-Bjäre-Löddeköpinge med trafik på befintligt järnvägsspår mellan Malmö och Lomma och på nytt spår för resten av sträckan. Undersökningen resulterade i en prioriteringsordning för spårtrafikprojekt bland vilka satsningen i Lomma bedömdes vara ett projekt som bör utredas vidare i andra hand. Motivering till slutsatsen var bristande kapacitet på järnvägsnätet i anslutning till Malmö och att pågatåg skulle kunna prövas som alternativ.

REGION SKÅNES TÅGSTRATEGI 2037

I *Tågstrategi 2037* klargör Skånetrafiken hur man i ett medellångt och långt tidsperspektiv skall arbeta med att utveckla den regionala spårtrafiken. Pågatågstrafik på Lommabanan finns med som en tidigare beslutad satsning i framtidsplanen för tågtrafik 2020 och bedöms vara tekniskt genomförbar efter att citytunneln i Malmö öppnats. I tågstrategin nämns att satsningen på Lommabanan, av budgetmässiga skäl, senarelagts till efter 2015. Lätt spårtrafik finns med som ett spårbehov på sträckan Lomma-Löddeköpinge till år 2037.

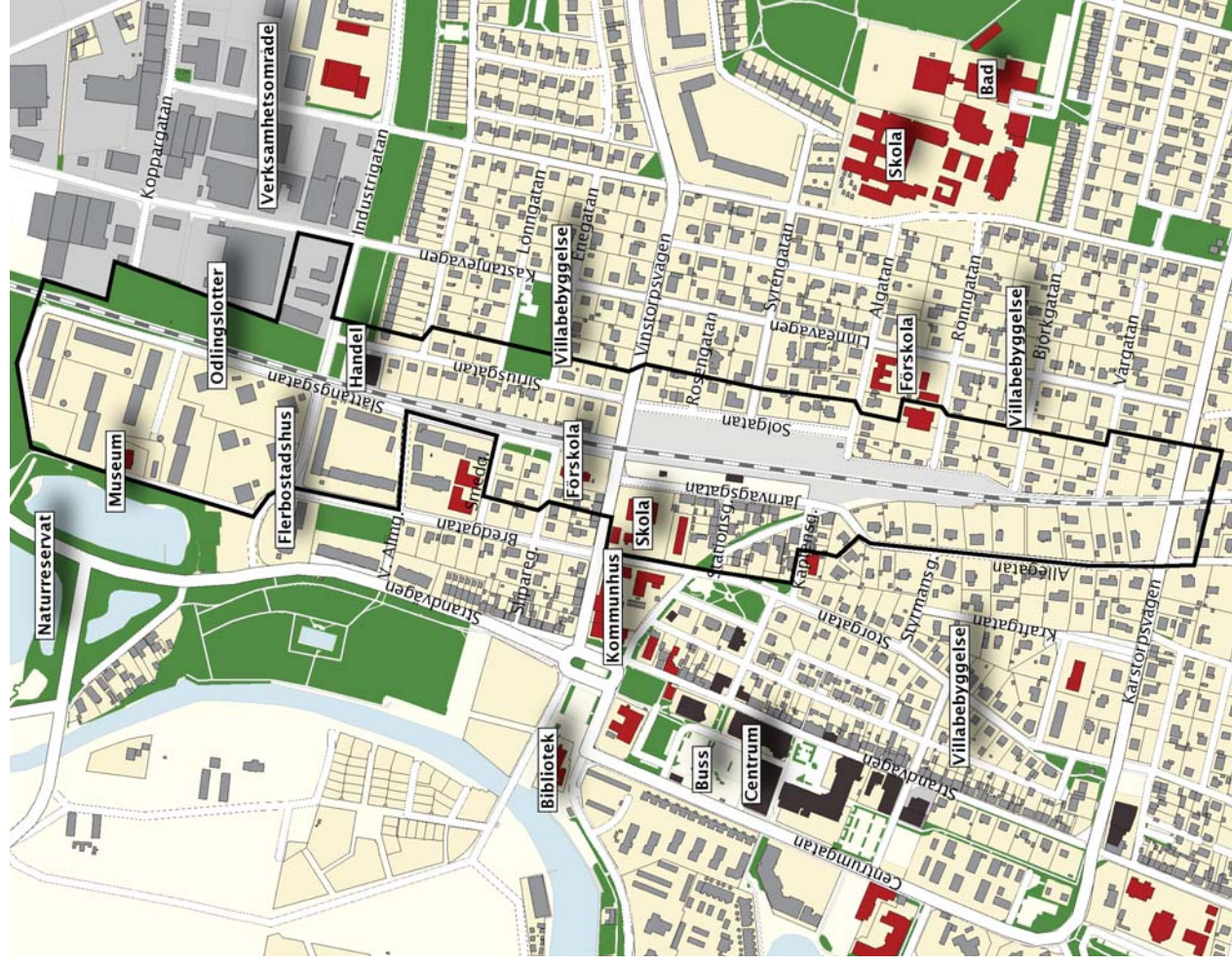
FÖRUTSÄTTNINGAR

MARKANVÄNDNING

Programområdet domineras av järnvägen som korsar området i nord - sydlig riktning. Järnvägen är idag sparsamt trafikerad, används till godstransporter och idag gör inga tåg uppehåll i Lomma.

I mitten av programområdet, vid Järnvägsgatan, ligger stationsbyggnaden omgiven av grönytor som ursprungligen anlagts som järnvägspark. Idag rymmer byggnaden ett spa och ett galleri. Längre upp mot Vinstorpsvägen ligger en kioskbbyggnad med en pizzeria och på andra sidan av Järnvägsgatan ligger Vinstorpskolan, bostäder och flera småbutiker, bl a en cykelhandlare. Övrig bebyggelse på spårens västra sida utgörs av villabebyggelse. Längst i nordväst ligger ett område med flerbostadshus.

På östsidan om spåren, vid Solgatan, finns en större öppen yta som tidigare fungerat som rangerbangård och som sparsamt används till rekreativa ändamål av kringboende. Bebyggelsen öster om järnvägen utgörs av småskalig villabebyggelse utom längst i norr vid Industrigatan där ett område med odlingslotter etablerats mellan järnvägsspåren och industriområdet. I denna del finns även en tygbu-tik med en mindre textilverksamhet. Söder om den färdangerbangården har delar av marken intill spårområdet tagits i anspråk för privat odling. Mellan Karstorpsvägen och Algatan i programområdets södra del finns en gång- och cykelväg längs spårens östra sida.



Planområdesgräns

Handel

Kommunal verksamhet

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Stationshuset med omgivande mark samt ytorna intill järnvägen på spårens västra sida ägs av Lomma kommun. Kommunen äger även de fastigheter som används av kommunala verksamheter samt området med odlingslotter i norr. Trafikverket (fd Banverket) äger Järnväggatan väster om spåren och all mark intill järnvägen på spårens östra sida inklusive den gamla rangerbangården vid Solgatan. Båtens förskola ägs av Stenafastigheter och samtliga bostadsfastigheter inom programområdet är i enskild ägo.



Järnväggatan med pizzeria, affär och skola.



Villaområde öster om järnvägen.



Bangårdsområdet öster om järnvägen.



Gång- och cykelväg vid spåren i södra delen.

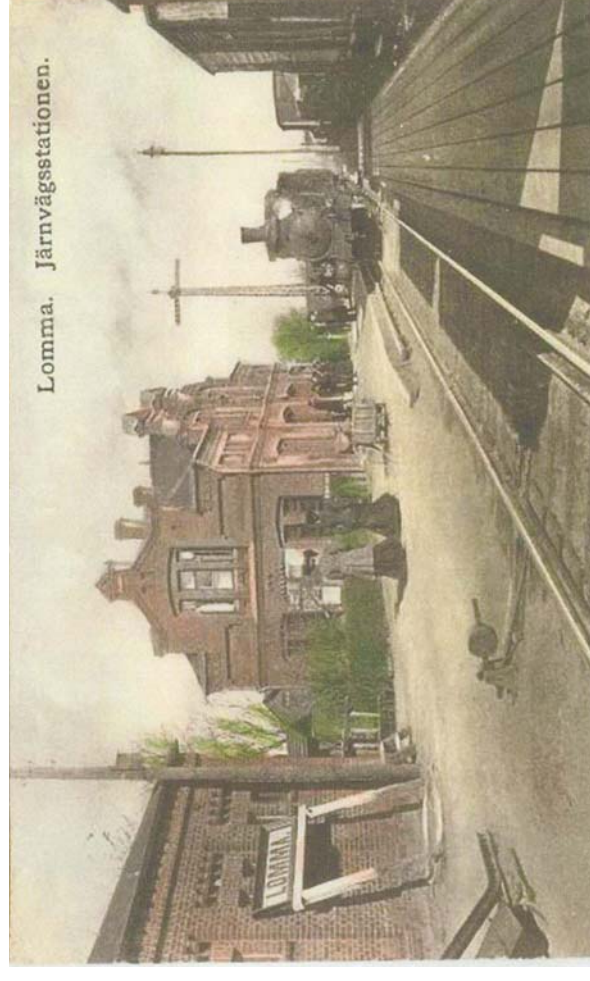
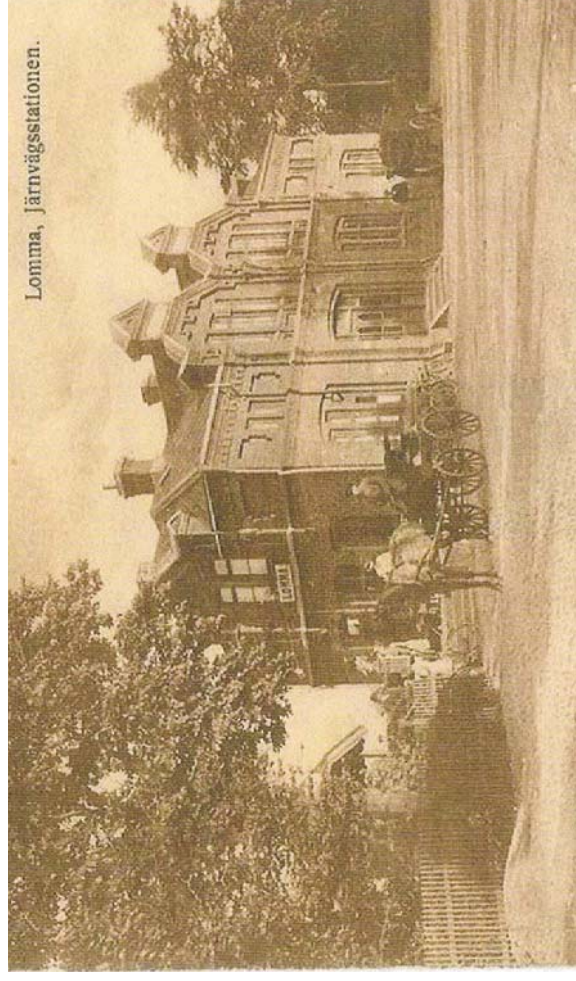
FÖRUTSÄTTNINGAR

HISTORIA

Lommabanan är det egentliga namnet på tågsträckan mellan Arlöv och Kävlinge och ingick i Malmö - Billesholms järnväg som byggdes av ett privat järnvägsbolag 1886. Sträckan trafikeras redan från början av persontåg vid sidan av de godstransporter som utgjort ursprungligt motiv för byggandet. Delar av ett stickspår till industriverksamheten i Lomma Hamn finns fortfarande kvar och är orsak till Hamngatans diagonala sträckning. Järnvägen mellan Malmö och Billesholm utgjorde den sista länken i dåvarande Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg. Sträckan var en av de första att förstatligas i Skåne vilket skedde 1896. Persontrafiken lades ner på 1980-talet.

De stationsbyggnader som uppfördes längs sträckan byggdes samtidigt med järnvägen och gick alla i samma stil med rött förbländertegel och rikt dekorerade gavelpartier. De varierar i storlek beroende på station varav Kävlinge och Teckomatorps stationer är de största och Stäviebys (Stävies) och Kågeröds är de minsta. Stationsbyggnaden i Lomma är av mellanstorlek. Utav ursprungsstationerna fanns Lomma, Flädie, Stävieby, Kävlinge, Teckomatorp, Axelvold och Kågeröd kvar i mitten av 1980-talet.

I samband med järnvägens tillkomst växte området vid stationen fram med skola, missionshus och arbetarbostäder. En utveckling som följdes av villor längs Allégatan vid sekelskiftet och av nya villaområden på den östra sidan av järnvägen under



*Lommas station,
tidigt 1900-tal.*

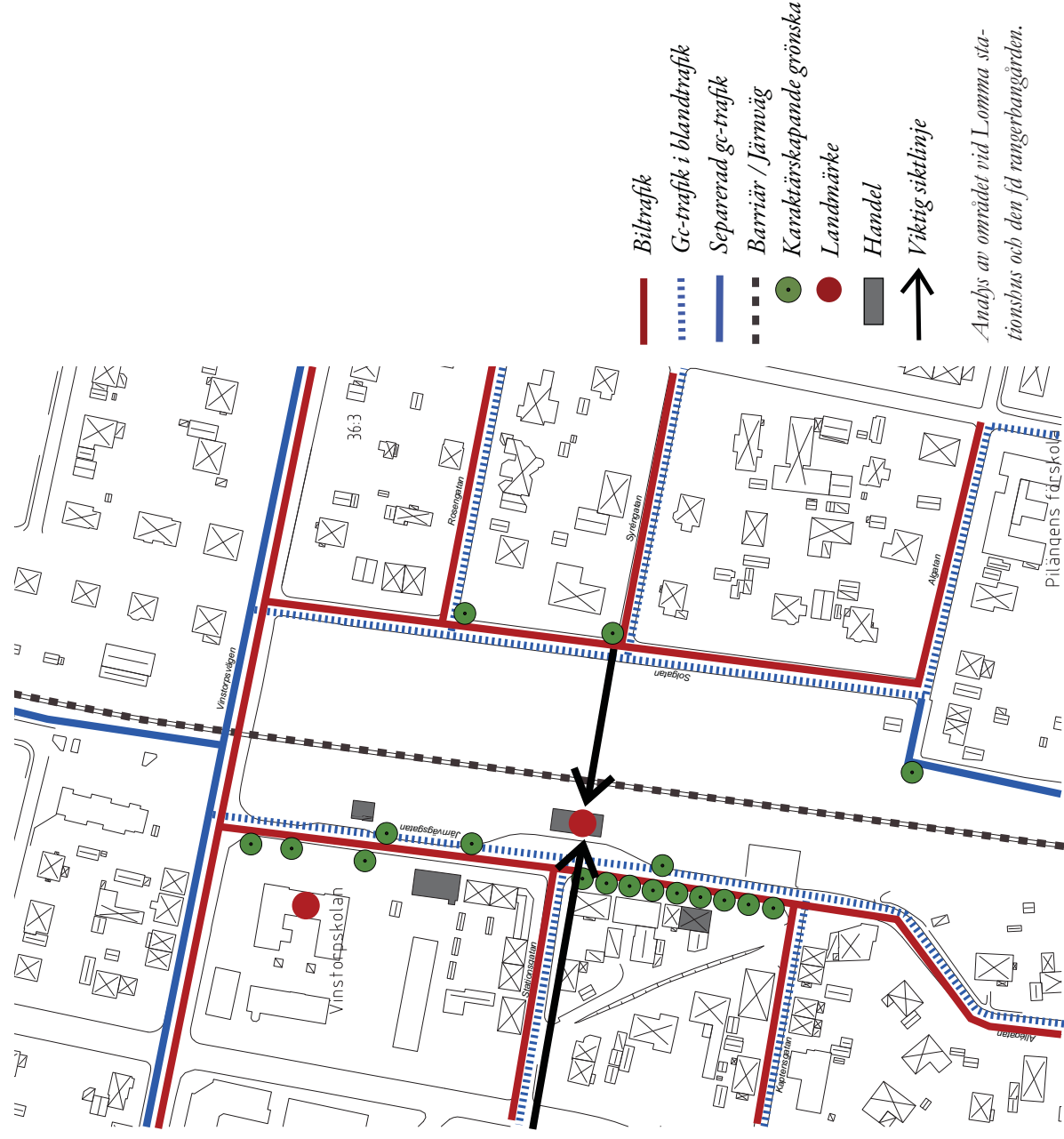
perioden 1920-1950. Flerbostadshusen i programområdets nordvästra hörn byggdes på 1950-talet.

STADSILD

Programområdet präglas av låg villabebyggelse i en till två våningar, undantag utgörs av flerfamiljshusen och industribyggnaderna i den norra delen. Området vid stationsbyggnaden är av småskalig centrumkaraktär och längs Järnvägsgatan ligger såväl butiker som skolbyggnader. I denna del återfinns även en del karaktärskapande grönska som bör bevaras vid en omgestaltning av stationsområdet. Stationshuset fungerar som ett viktigt landmärke i denna del och siklinjer samt byggnadens potential som fondmotiv bör beaktas vid fortsatt planering. Järnvägen utgör en barriär som löper genom programområdet och som endast kan korsas i tre lägen inom Lomma tätort: vid Industrigatan, Vinstorpsvägen och Karstorpsvägen.

NATUR

Programområdets grönytor ligger i anslutning till järnvägsspåren. I norr finns ett område med odlingslitter och i söder en vegetationsremsa intill befintlig gång- och cykelväg öster om spåren. Vissa partier i den södra delen har tagits i bruk av privatpersoner för odlingsändamål. De största vegetationsytorna återfinns i anslutning till stationshuset och på den fd rangerbangården på motstående sida. Vid stationshuset återfinns ett antal träd som kan härstamma från den ursprungliga järnvägs-



FÖRUTSÄTTNINGAR

parken, i övrigt består ytorna av gräs och enstaka häckar. Rangerbangården röjdes för något år sedan och utgörs av en öppen vegetationsyta i igenväxningsfas.

Villaområdenas trädgårdar med häckar och träd, varav särskilt bör nämnas Allégatan, utgör övrig natur inom programområdet. Längs järnvägsgatan och vid Vinstorpskolan finns flera äldre och karaktärskapande trädalléer.

ARKEOLOGI

Inom programområdet finns inga kända fornlämningar. Om fornninnen påträffas i samband med markerbeten inom programområdet skall dessa, i enlighet med 2 kap 10§ kulturminneslagen, avryttas och Länsstyrelsen underrättas.

TRAFIK

Lommabanan är en viktig länk i Godsstråket genom Skåne och trafikeras idag enbart av godstrafik. För närvarande passerar 12 tåg per dygn.

Inom programområdet finns tre större gator som samtliga korsar järnvägen i ett plan, Industrigatan, Vinstorpsvägen och Karstorpssvägen. Utav dessa är Vinstorpsvägen och Karstorpssvägen de mest trafikerade. Vinstorpsvägen på grund av sin koppling till E6:an i öster och Karstorpssvägen på grund av sin anknäring till Malmövägen i söder. Industrigatan är för räddningstjänst en viktig koppling till den

västra delen av Lomma. Regionbussar mot Malmö, Landskrona och Lund trafikerar båda vägarna. Övriga gator i området är mindre med små trafikmängder

Det befintliga gång- och cykelvägnätet i Lomma tätort är relativt väl utbyggt och redovisas i sin helhet i kartan på sidan 12. En detaljstudie av gång- och cykelförhållandena för området vid stationshuset kan ses i analysbild på föregående uppslag. Separerad gång- och cykelväg finns på Vinstorpsvägens nordsida, på Slättängsgatan i riktning norrut längs med järnvägen samt i Solgatans förlängning i riktning söderut. Övrig gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik tillsammans med biltrafik på omgivande gator. I dagsläget kan fötgångare och cyklister korsa järnvägen på de ovan nämnda tre gatorna.

GEOTEKNIK OCH MARKFÖRRENINGAR

Provtagningar i samband med Trafikverket (fd Banverket)s järnvägsutredning visar att jordens ytlager längs järnvägen inom programområdet utgörs av 0,5 m mullhaltig lera med inslag av silt och sand. Ytlagret vilar i norr på ett sediment av sand med inslag av silt och finsand medan sedimenten i söder varvas och överlagras av lera. Grundvattenytan i norr ligger ca 5 m under markytan (± 0) och i söder något högre, ca 3 m under markytan (+2,5). Mätningarna utfördes i mars 2003.

Övriga delar av programområdet är inte under-

sökta. Geotekniska utredningar kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet om det visar sig att behov föreligger.

Enligt Trafikverket (fd Banverket)s järnvägsutredning är markens ytskikt kring järnvägsspår generellt sett ofta påverkat av trafiken på banan. Föreningar av aromatiska kolväten, PCB, asbest mm kan påträffas. Det kan inte uteslutas att det finns förorenade massor inom bangårdsområdet vid stationen. Markundersökningar pågår för närvarande inom planområdet. Resultat från dessa kommer att redovisas i det fortsatta planarbetet.

Programområdet ligger inom lågriskområde för markradon.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VATTEN OCH AVLOPP

Flera kommunala vatten- och avloppsledningar finns inom programområdet. Nuvarande ledningar i Industrigatan behöver läggas om när den planerade korsningen byggs.

EL

En befintlig nätstation finns vid Alгатans mynning.

FJÄRRÄRME

Huvudledning för fjärrvärme till Lomma tätorts östra delar går i Industrigatan. Även dessa kräver en omläggning i samband med byggnation av planens skildhet.

LOMMABANAN I REGIONEN

Skånetrafikens strategi för ökad tågtrafik i Skåne är att färdigställa påbörjade och sammanhängande trafiksystem innan nya satsningar kan bli aktuella. Detta innebär att utvecklingen i första hand ska ske av befintlig trafik på befintliga banor, i andra hand i form av ny trafik på befintliga banor och i tredje hand av ny trafik på nya banor.

Lommabanan är en befintlig bana som når flera orter. För att rymma Pågatågstrafik på banan krävs vissa åtgärder i form av mötesstationer utmed sträckan, översyn av de korsningar som ligger i samma nivå som järnvägen och vissa miljöåtgärder främst avseende buller från tågtrafiken. Vissa plankorsningar föreslås stängas eller ersättas av planskildheter. Dessutom kommer ett antal nya stationer för persontrafik att byggas.

I Alnarp planeras en station för persontrafik vilken kommer att förbättra Sveriges lantbruksuniversitetets ställning i regionen genom att dess tillgänglighet förbättras avsevärt. Även rekreationsområdet Alnarpsparken blir lättare att nå.

I Flädie planeras för en pendlarstation som ska kunna fånga upp boende i Bjärred och på landsbygden som kommer att kunna cykla, gå eller ta bilen till stationen i Flädie och därifrån nå t ex Malmö eller Kävlinge med tåget.



Tågtrafik 2020
- Prognos från Skånetrafikens "Tågstrategi 2037"

FRAMTIDSVISIONER FÖR LOMMABANAN

Stationen i Lomma har ett centralt läge i orten. Närheten till de centrala delarna och till ett stort antal boende ger goda förutsättningar för ett högt utnyttjande av tågtrafiken och därigenom minskad bilanvändning med positiva effekter såsom minskad klimatpåverkan som följd.

En tågförbindelse i Lomma gör det lättare för kommuninvånarna att nå en större arbetsmarknad och möjlighet att ta del av ett större utbud av varor, nöjen och andra tjänster.

PERSONTRAFIK

Skånetrafiken planerar att, när de börjar köra persontåg på Lommabanan, göra uppehåll i Kävlinge, Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp. Persontågstrafik och tre hållplatser inom Lomma kommun innebär stora förbättringar i möjligheten att resa kollektivt till och från kommunen bl a på grund av den snabbhet som tåget innebär i förhållande till buss. Citytunneln med flera stationer inom Malmö ger också möjlighet att resa från Lomma kommun till flera delar av Malmö utan byte.

Turtäthet

För närvarande planeras ett persontåg i halvtimmen trafikera banan under högtrafik, dvs morgon och eftermiddag, och på övriga tider ett tåg i timmen.

Totalt förväntas 50 persontåg/dygn trafikera Lommabanan.

Resandeprognos

Skånetrafiken har gjort resandeprognoser för persontrafik på Lommabanan. Utifrån dagens kollektivtrafikresande, med den beräknade ökning som Citytunneln ger av möjligheten till direktresor till flera delar av Malmö samt med tillväxt av orterna utefter banan uppskattas antalet resenärer med en turtäthet på ett tåg i timmen bli 1000-1200/dag, vilket motsvarar ca 30-40 pers/tågtur. Med högre turtäthet ökar det totala antalet resenärer med ca 20%. Ytterligare ökning kan uppstå om pendlare mellan Bjärred och Malmö väljer tåget från Flädie station.

När Lommabanan öppnas för persontrafik kan resande mellan Kävlinge och Malmö välja att åka via Lund eller via Lomma. Restiden för de båda sträckorna kommer att vara ungefär densamma.



Bild från samrådsförslag till ny översiktsplan, med befintliga busslinjer, reservat för framtida lätt spårtrafik och godspar samt ny trafikplats.

GODSTRAFIK

Antalet godståg på banan förväntas öka från 12 till ca 40 tåg/dygn. Banan förväntas få en ökad andel godstrafik när tunneln genom Hallandsåsen står färdig.

Yttre godsspår

Ett särskilt spår för godstrafik utanför tätorten har länge förespråkats av Lomma kommun med anledning av de bullerstörningar, säkerhetsrisker vid korsning med järnväg och vid transporter av färdigt gods. Lomma kommun har i arbetet med den kommuntäckande översiktsplanen reserverat mark för ett yttre godsspår. Trafikverket (fd Banverket) menar dock att ett yttre godsspår inte kan motiveras av kapacitetsskäl och att ett sådant spår inte bedöms bli samhällsekonomiskt lönsamt.

BUSSTRAFIK

Lommabanans öppnande för persontrafik kommer att innebära att tåget tar över en del av kollekttra-

fikförsörjningen på sträckan mellan Lomma/Bjärred och Malmö. Detta innebär att buss 133 mellan Malmö och Lomma centrum via Alnarp kommer att upphöra när persontåg börjar att trafikera Lommabanan. Enligt tidigare beslut kommer buss 132 (Löddeköpinge-Bjärred-Lomma-Arlöv-Malmö) och buss 134 (Löddeköpinge-Bjärred-Malmö via E6:an) att slås ihop till en linje så fort den planerade trafikplatsen söder eller öster om Lomma är färdig. Den sammanslagna busslinjen skulle då kunna gå en snabbare väg och därigenom locka fler resenärer. Linjen blir en pendlarbuss med avgång var 10:e eller 15:e minut under högtrafik och kommer att trafikera sträckan Löddeköpinge-Bjärred-Kustvägen-Lomma Hamn-Lomma station. För busslinjerna 135 (Lomma kyrka-Lomma busstation) och 139 (Lomma-Lund) planeras inga förändringar.

LÄTT SPÅRTRAFIK

Lomma kommun har en långsiktig vision om ett stråk för lätt spårtrafik i nordsydlig riktning genom

kommunen, mellan i förlängningen Malmö i söder och Höganäs i norr. Längs detta stråk skulle nya spår i kombination med befintligt nät gå genom och mellan orterna. Lomma kommun reserverar i bl a detalplaner utmed kusten mark för denna typ av spårtrafik. I ett längre perspektiv kan trafik mellan Bjärred och Lund samt Lomma och Lund, via Hjärup bli aktuell.

I översiktliga planer redovisas ett läge för lätt spårtrafik inom stationsområdet. Något spår- och hållplatsläge har inte tagits med i detta planprogram eftersom en satsning på lätt spårtrafik enligt de senaste prognoserna inte förväntas komma till stånd förrän tidigast 2037. Planprogrammet utgår från att nödvändiga ombyggnader och anpassningar kommer att vara möjliga att genomföra när en satsning på lätt spårtrafik återigen blir aktuell.

KOMMUNIKATIONER

KNUTPUNKT FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

När Lommabanan börjar att trafikeras av pågatåg bör miljön vid det gamla stationshuset rustas upp och omvandlas till en knutpunkt för kollektivtrafiken. Eftersom stora ytor är obebyggda idag och kommunen har köpt in det gamla stationshuset finns goda möjligheter att få in de funktioner som hör en välplanerad stationsmiljö till. Målsättning i arbetet har varit ett kollektivtrafikcentrum med fokus på god tillgänglighet och hållbarhet. Hållbart resande har prioriterats och förslagskisser på hur området skulle kunna se ut har utformats för att verka i sådan riktning.

PÅGATÅG

Persontågstrafikering på Lommabanan skulle, som tidigare nämnts, innebära att pågatåg skulle trafikera Lomma station två gånger per timme och riktning under högtrafik och en gång per timme och riktning under lågtrafik. Enligt nuvarande antaganden kommer ett mötesspår inte att behövas inom planprogramområdet. Ett eventuellt dubbelspår på Lommabanan beräknas ligga mycket långt fram i tiden. I planprogrammet har förslagskisser baserats på befintligt enkelspår genom stationsområdet. I förslagskisserna redovisas tre möjliga lösningar; dubbelsidig perrong respektive enkelsidig perrong på östra eller västra sidan av spåret.

BUSS

Vid pågatågstrafik på Lommabanan påverkas de busslinjer som trafikerar kommunen i dagsläget. Nya hållplatslägen föreslås för den nya busslinjen och befintlig buss mellan Lomma och Lund (nr 139) på Vinstorpsvägen. Busstrafiken kommer även fortsättningsvis trafikera Lomma centrum. I färdriktning västerut har ny hållplats placerats innan korsningen med järnvägen. I färdriktning österut har ett hållplatsläge föreslagits vid en ny, indragen bussrefug längs Vinstorpsvägen. En reservhållplats föreslås även på den västra sidan av spåren för att vid fällda bommar förbättra för resenärer som vill byta från buss till tåg.

BILTRAFIK

Ett ökat antal tågavgångar kommer att innebära minskad framkomlighet på de gator som korsar järnvägen. Genom att bygga om Industrigatan till en planskild korsning minskas den påverkan ökad tågtrafik medför. Industrigatan har en utformning och en närmiljö som tål ökade trafikmängder. Det är också den enda av de tre gatorna Karstorpsvägen, Vinstorpsvägen och Industrigatan som bedöms vara möjlig att bygga om utan stora ingrepp på närliggande fastigheter.

Vid ombyggnad av Industrigatan till en planskild korsning påverkas befintliga infarter från Industrigatan. De gator som skulle behöva stängas från Industrigatan är Slättängsgatan, med tillfart till

bostadsområden såväl söder som norr om Industrigatan, och Siriusgatan med tillfart till handelsbyggnad och bostäder söder om Industrigatan. Norr om Industrigatan, öster om spåret, påverkas även angränsande fastigheters infartsmöjligheter.

Trafikverket (fd Banverket)s trafikutredning från 2010 föreslår att infarter för fastigheter norr om Industrigatan, öster om spåren, anordnas på baksidan av dessa fastigheter via Kastanjevägen. En sådan lösning innebär intrång på privata fastigheter varför samråd bör hållas med berörda fastighetsägare.

I och med att Siriusgatan stängs kan en ny vändplats behöva anordnas i dess slut, alternativt att renhållningsfordon backar tillbaka till Östra Almgatan. Parkeringsförbud föreslås längs Östra Almgatan för att säkra framkomlighet för utryckningsfordon.

Slättängsgatans avstängning medför att bostadsfastigheter söder om Industrigatan får angöra via Västra Almgatan och en ny vändplats som möjliggör backande vändning föreslås i detta läge. Detaljutformning behöver studeras vidare och ytterligare utredning krävs. För att säkerställa framkomlighet för utryckningsfordon föreslår trafikutredningen att parkeringsförbud införs på Västra Almgatan.

Ny infart till fastigheter norr om Industrigatan, väster om järnvägsspåret, föreslås i Parkstrigen. Ny vändplats med anslutande parkering, som ersätter befintlig parkering vid Industrigatan, föreslås. Vändplatsen innebär intrång på privat fastighet

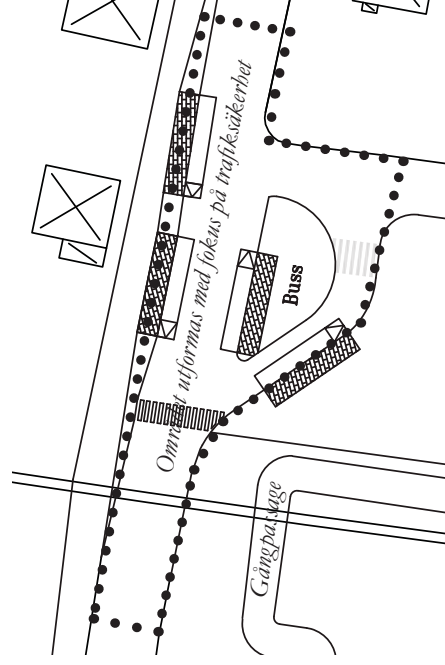
och samråd föreslås med berörd fastighetsägare. Befintlig parkering vid Parkstigen kan behållas men trafikutredningen föreslår att parkeringsutredning genomförs i samband med planläggning. Avstånden vid sophämtning ökar i och med förslaget och kan eventuellt accepteras, alternativt lösas genom att nya sophus byggs eller genom att gångvägar breddas. Slättängsgatans sektion föreslås i denna del vara 11,5 meter, med 6 meter som minsta mått för uttryckningsfordon.

Den planskilda korsningen vid Industrigatan medför stora förändringar i stadsbilden. Höga stödmurar bör ägnas extra omsorg för att bli ett positivt inslag i stadsbilden. Murar i avsatser kombinerat med planteringar alternativt branta armerade slänter, som helt kan täckas med vegetation, kan minska skalan på stödmurarna.

Ombyggnaden av Industrigatan och den ökade järnvägstrafiken medför även förändringar i ortens trafikflöden, med större trafikmängder som följd på vissa gator och lägre trafik på andra. Se vidare under rubriken Konsekvenser på sid 34.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Vid den planskilda korsningen på Industrigatan föreslår Trafikverket (fd Banverket)s trafikutredning att en ny gång- och cykelbro byggs, som förbinder Slättängsgatan söder om Industrigatan med Slättängsgatan norr om Industrigatan. Längs Industrigatans sydsida föreslås en ny gång- och cykelväg som kan kopplas till Siriusgatan och till Slättängsgatans södra del via trappor och cykelramper. Ny gångväg förläggs på Industrigatans nordsida, väster



Åtgärder som underlättar för följningare vid nya busshållplatser. Underlag Trivector Traffic.

om järnvägen. Trafikutredningen innehåller även en ny gång- och cykelväg som förbinder befintlig gång- och cykel med hållplatsläge för kollektivtrafik.

Befintlig huvudled för cykeltrafik löper idag i en separerad cykelbana på Vinstorpsvägens norra sida. Området kring busshållplatser och järnvägs korsning kräver särskild omsorg i utformningen för att en hög trafiksäkerhet för korsande cyklister och förgångare ska uppnås, t ex kan ytan få en markbeläggning som avviker från omgivningen.

En stationsintern gångpassage (passage över spåret med blåvita bommar som regleras av lokföraren) föreslås söder om järnvägs korsningen vid Vinstorpsvägen. Passagemöjligheten bedöms vara nödvändig vid utformning med enkelsidiga perronger. I en situation där det är möjligt att stiga på tåget från bägge sidor om spåret behövs ingen stationsintern gångpassage.

I den södra delen av stationsmiljön, vid Kaptensgatan-Algatan föreslås en ny planskild gång- och cykelväg. Den nya korsningen skulle utgöra en viktig länk för fotgängare och cyklister som vill korsa järnvägen säkert. Det är av vikt att korsningen utformas tryggt, med tillräcklig bredd och släntvinkel för att ge god sikt och mycket dagsljus. Planskildheten bör ges en öppen och generös utformning. Flacka gräsbeklädda slänter ger en överblickbar och trygg miljö. En god förebild är den planskilda gång- och cykelkorsningen vid Södervärns vattentorn i Malmö, korsningen Nobelvägen/Spårväggsgatan.

Övriga trafiksäkerhetsåtgärders genomförande påverkas inte av detta planprogram.

STATIONSMILJÖ

I programmet har tre alternativ för utformning av Lommas nya resecentrum studerats. Beroende på perrongernas antal och placering skiljer sig alternativen åt och redovisar olika lösningar för cykel- och bilparkering samt parkmiljöers läge och utbredning. Tillgängligheten för Lommas invånare varierar i alternativen liksom stationsmiljöns koppling till omgivningen. Alternativ 1 innehåller perronger på två sidor om spåret, alternativ 2 en perrong öster om spåret och alternativ 3 en perrong väster om spåret.

Alternativen har valts och utformats för att ge en så stor spridning som möjligt av de effekter som en ny pågatågsstation i centrala Lomma medför.

Alternativ 1 med två perronger ger mycket god tillgänglighet för Lomma stationsområde

ALTERNATIV 1

TVÅ PERRONGER

Förslagsskiss som visar hur stationsmiljön skulle kunna utformas om ny pågatågsstation förses med perronger på båda sidor om spåret. I förslaget ligger perrongerna i nivå med anslutande ytor och skiljs inte från dessa med skärmar eller nivåskillnader. Höjdskillnader har jämnats ut inom området genom slätning mot omgivande gator. Passage över spårerna är möjlig i norr vid Vinstorpsvägen samt i söder i ny gång- och cykelkorsoing under järnvägen.

Busshållplatsområdet ägnas särskild omsorg vid utformningen för att öka tryggheten för fotgängare och cyklister.

Cykelparkeringar har placerats i anslutande cykelstråk och kantas av klippta häckar. De utgörs av små enheter som ligger vinkelrätt mot spåret för att skapa många alternativa vägar till tågen och perrongerna.

Vid stationshuset finns plats till en uteservering och på motstående sida finns en öppen torgyta. Angöring med bil är möjlig både vid stationshuset och torget. Torget ger stationshuset en värdig inramning samt förstärker det fondmotiv som byggnaden utgör från Syrén- och Solgatan.

Bilparkeringar har placerats i kanten av Solgatan. I programarbetet har cykelparkering prioriterats. I förslaget redovisas ca 20 bilplatser. Reservtytor finns att tillgå om behovet skulle öka.

I den södra delen omges den nya gång- och cykelvägen av en ny järnvägsplan, med plats för exempelvis amfiteater i parkslätt. Eftersom perronger inte kan ligga i nivå med omgivande grönytor i denna del bör möjlighet att nå perronger och mötet med parken ges en omsorgsfull utformning.



ALTERNATIV 2

PERRONG I ÖSTER

Förslagsskiss som visar hur stationsmiljön skulle kunna utformas om ny pågatågsstation förses med en perrong öster om spåret.

Eftersom förslaget endast möjliggör påstigning på en sida om järnvägsspåret redovisas ännu en passagemöjlighet för fotgängare och cyklister söder om Vinstorpsvägen. Det är en stationsintern passage över spåret som förses med blåvita bommar som regleras av lokföraren vilket ger avsevärt kortare bomfällningstid. En sådan korsning skulle placeras söder om Vinstorpsvägen, minst 20-40 meter norr om perrong, och skulle möjliggöra passage även när Vinstorpsvägens bommar är fällda. I anslutning till passagen föreslås nya cykelparkeringar.

I förslaget redovisas färre cykelparkeringar på den västra sidan än i föregående förslag, i övrigt är förslagen lika.



ALTERNATIV 3

PERRONG I VÄSTER

Förslagskiss som visar hur stationsmiljön skulle kunna utformas om ny pågatågsstation förses med en perrong väster om spåret.

Likt alternativ 2 innehåller även detta förslag en stationsintern passage över spåret som förses med blåvita bommar.

Förslaget har sin tyngdpunkt på den västra sidan av spåret och på den östra sidan har parkytorna därför utökats. Karaktären på den östra sidan blir mindre stadsmässig än i de andra förslagen och bilparkering har samlats söder om planerade busshållplatser.



FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR

gånglighet för resenärer och leder till att hela området används. Järnvägens barriäreffekt mildras i och med att ingen egentlig "baksida" uppstår. Alternativet har däremot en del driftstekniska nackdelar, sämre säkerhet med en högre exponering av spårområdet samt är dyrare att genomföra.

Alternativen med enkelsidiga perronger skiljer sig på så vis att alternativ 3 med en perrong i väster gör det enklare att ta till vara den resurs som stationshuset och dess omgivning utgör medan alternativ 2 med perrong i öster tydligare kopplar ihop buss- och spårtrafik. Alternativet med perrong i väster medför en starkare koppling till verksamheter och boende i centrum och Lomma hamn. En perrong i öster ger däremot ökad tillgänglighet för den stora andelen Lommabor, boende öster om järnvägen.

Enkelsidig perrong i väster innebär färre ingrepp i den befintliga miljön på den östra sidan samtidigt som det är det mest ensidiga förslaget med en tydlig baksida till följd.

PERRONGER

I förslagsskisserna redovisas 170 meter långa perronger som, enligt gängse standard, ligger på en höjd av 60 cm ovanför spåret. Ny perrong eller nya perronger föreslås utformas så att dessa kommer i nivå med omgivande ytor och så att stationsmiljön upplevs som en sammanhängande yta. Trappor och kanter undviks och nivåskillnader tas upp genom att ytan släntas mot omgivande gator. Rester av befintlig perrong vid stationshuset har antagits vara 30 cm lägre än ny perrongstandard. Mötet mellan stationshus och ny perrong bör utformas med särskild omsorg.

PARKERING

I förslagen har endast 20 nya bilparkeringar föreslagits eftersom de flesta resenärer förutsätts komma till fots eller på cykel. Studier har visat att tågpendlare inte tar bilen till tågstationer i orter som ligger så pass storstadsnära som Lomma gör i förhållande till Malmö. Om bil väljs som färdmedel i ett sådant läge fortsätter man vanligtvis hela sträckan med bil och byter inte till tåg. I förslagen finns reservertor för ytterligare bilparkeringar om behov skulle

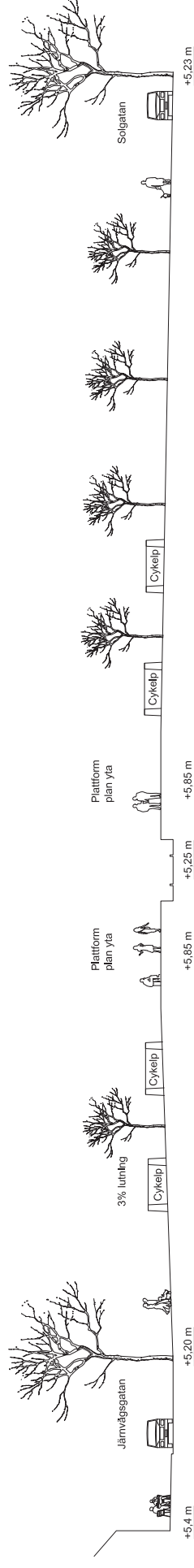
uppstå.

Cykelplatser, utöver de som redovisas i alternativen, bör även finnas i direkt anslutning till busshållplatser.

PARK

I samtliga tre förslagsalternativ föreslås nya parkytor i anslutning till stationsmiljön. Parkytorna varierar i storlek beroende på hur perronger placeras och den påverkan deras placering har på rörelsemönster inom området. Parkmotivet hör en klassisk järnvägsstation till och var ett självklart inslag vid tiden för Lomma stations uppförande. Få delar finns kvar av den ursprungliga järnvägsparken, men det som är möjligt att bevara bör givetvis sparas vid gestaltning av ny stationsmiljö.

I den södra delen, vid den planskilda gång- och cykelvägen under järnvägen, kan en genomtänkt och väl gestaltad grön miljö bidra till att göra planskildheten tryggare och trevligare. Här finns också



Sektion som visar hur stationsområdet kan höjdsättas med perronger i nivå med omgivande mark. Högsta marklutning återfinns i den västra delen och uppgår till 3 %. Befintliga höjder är understrukna. Skala 1:400

FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR



möjlighet att utnyttja slänter och skapa en skålad parkmiljö med en amfiteater som kan kombineras med en trappa till en eventuell perrong på den östra sidan av spåret. Ny planskildhet utformas som en del av parken.

UTFORMNING

Området bör ges en omsorgsfull utformning som genomsyras av hög kvalitet avseende materialval, planteringar mm. En omsorg som signalerar att området är viktigt för orten och som medför att miljön upplevs som trygg av alla som använder stationsmiljön. Tågstationen i Espergærde norr om Köpenhamn är ett bra exempel på ett stationsområde med hög utformningskvalitet.



BULLERSKÄRMAR VID STATIONEN

En utgångspunkt i arbetet med de tre förslagskisserna har varit att bullerskärmar skall undvikas så

Öppen planskild gång- och cykelorsningen vid Södervärn i Malmö. Klippta häckar och träd vid cykelparkering på Värnbenstorget.

Detaljutformning och direktskontakt mellan perrong och omgivning på Espergærde station i de båda bilderna till höger.

FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR

långt det är möjligt inom det egentliga stationsområdet, dvs från Vinstorpsvägen i norr till Kaptensgatan/Algatan i söder. En stor del av den öppenhet och tillgänglighet som präglar förslagen riskerar att gå förlorad ifall höga bullerskärmar skär av såväl fysisk som visuell koppling mellan perrong och omgivande ytor eller tvärs över spåret. Framför allt är detta av vikt i den 170 meter långa perrongsdelen av området. Andra lösningar bör studeras och i första hand väljas, som åtgärder på spåret eller ett spårnära lågt bullerskydd på perronglös sida. Eventuella bullerskydd inom stationsmiljön bör ges omsorgsfull utformning, exempelvis i form av låga tegelmurar som anknyter stationshusets utformning



och till ortens historia som tegelbruksort. I avsnittet mellan Vinstorpsvägen och perrongens/skydd i början skulle ett midjehögt bullerskydd i kombination med vegetation kunna passas in och i den södra delen vid den skålade parken, där visuell koppling över spåret ändå är begränsad, skulle ett högre bullerskydd kunna uppföras.

GRÖNSTRUKTUR

I skissförslagen kommer delar av den gamla rangelbangården att hårdgöras medan andra delar rustas upp och får mer parklika kvaliteter med häckar och nya trädplanteringar. En oxelraden på Industrigatans norra sida samt ett parkområde på Industrigatans södra sida kan komma att beröras av förslaget. En särskild naturresursbalansering som belyser förslagens påverkan på befintliga vegetationsytor kommer att tas fram i detaljplaneskedet.

Övrig grönska längs spåret påverkas ej.

SERVICE OCH HANDEL

Det gamla stationshuset är ett viktigt kännetecken



Olika varianter av bullerskydd längst till vänster, bilder från Svenska kommunförbundets skrift "Skönheten och o ljudet" samt från Vägverket.

Spårnära bullerskydd till höger, foto E. Sandblom.

FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR

för Lomma och en betydelsefull rest från ortens tid som stationsort. Det är av stor betydelse att stationshuset i samband med ombyggnad av stationen får tillbaka något av sin dignitet och att miljön omkring detta anpassas till byggnaden så att den får en naturlig placering.

Huset är sedan en tid i kommunens ägo men används idag av privata företag; på bottenvåningen ett spa och på ovanvåningen galleri och konstnärsateljéer.

Även om stationshuset idag inte används för trafikändamål skulle det ha ett stort värde att sådana funktioner som stödjer stationsfunktionen så långt möjligt lokaliserar till huset. Det finns en mängd olika funktioner och verksamheter som skulle kunna fungera i stationshuset. Framför allt bottenvåningen bör rymma någon form av verksamhet som kan gagna och ha anknytning till stationsområdet, t ex taxiverksamhet, kiosk, liten butik, café och/eller mindre restaurang. Här bör också finnas utrymme för väntande passagerare att sitta ner, antingen som en del i en kaféserving eller i ett eget väntutrymme, samt toaletter.

Ovanvåningen kan rymma en rad verksamheter som inte behöver ha samma anknytning till stationsfunktionen. Det är positivt om även denna del av huset rymmer mer eller mindre offentliga verksamheter som kan hjälpa till att befolka huset och stationsområdet under stora delar av dygnet, framför allt under kvällstid. Detta för att öka antalet

människor som är i rörelse i området och därmed känslan av trygghet. Exempel på sådana verksamheter är olika typer av föreningar, kulturskolan, konstgalleri och restaurang. Det är ett tillskott till stationsmiljön om verksamheten även kan flyta ut och hjälpa till att befolka ytorna utanför huset, t ex i form av en uteservering eller skulpturpark.

Framtida detaljplaneläggning bör alltså möjliggöra publik verksamhet med anknytning till järnvägstrafiken i stationshuset, exempelvis kiosk med biljettförsäljning och caféverksamhet.

Förutom stationshuset föreslås att bebyggelsen väster om Järnväggatan kunna rymma handel och service på bottenplan. Stationsområdet planeras bli ett resecenter och viss småskalig handel kan ge ytterligare attraktionskraft till området så att människor uppehåller sig där under större delar av dagen än bara under pendlingstid.

BEBYGGELSE LÄNGS JÄRNVÄGEN

BULLERSKYDDSÅTGÄRDER

Bullerskärmar kommer att bli ett nödvändigt inslag längs spåret för att skydda befintlig bebyggelse från ökat tågbuller när Lommabanan kommer att trafikeras av 90 tåg /dygn istället för dagens 12. I den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram för Trafikverket (fd Banverket)s järnvägsutredning från 2003/2004 görs antagandet att ett två meter

högt bullerskydd är tillräckligt långs spåret inom Lomma tätort. Med reservation för vad pågående järnvägsutredning kommer att slå fast, skulle ett två meter högt plank eller en mur även vara möjligt ur stadsmiljösynpunkt. Det är viktigt att bullerskyddet ges en omsorgsfull och varierad utformning, gärna i kombination med vegetation och placeras nära spåret. På de delar som ansluter till gång- och cykelvägar bedöms detta ur trygghetsperspektiv vara extra viktigt. Goda exempel på utformning av bullerskydd och på gång- och cykelpassager intill bullerskydd bör studeras vidare i detaljplaneskedet. Bullerskärm kan även kombineras med olika typer av fasadåtgärder för att ge ett fullgott skydd. I Trafikverket (fd Banverket)s nästa planeringsskede, järnvägsplan, kommer lämpliga lösningar för bl a bullerskyddsåtgärder studeras ytterligare.

SKYDDSAVSTÅND

Lommabanan är idag klassad som "Farligt gods" - led på grund av de godstransporter som trafikerar järnvägen. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom eller annat gods. Länsstyrelsens riktlinjer för riskhan- syn i samhällsplaneringen (Rapport 2007:06, ISSN: 1402-3393) rekommenderar ett minsta avstånd på 70 meter mellan bostäder och spåret mitt. Byggnation kan dock ske närmare järnvägen men då krävs en analys och värdering av risker och eventuellt krävs riskreducerande åtgärder för att möjliggöra

FÖRSLAGNA FÖRÄNDRINGAR

byggnation. I samband bygglovprövning för nya tillbyggnader, ny tillkommande bebyggelse eller vid prövning av avstyckningar inom området närmast järnvägen måste hänsyn tas till risken för farligt godsolyckor.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VATTEN OCH AVLOPP

Kring Industrigatan finns kommunala vatten- och avloppsledningar som behöver läggas om i samband med ombyggnad av gatan. VA-utredningar kommer att tas fram i den fortsatta planeringen för att stu-

dera lämpliga nya placeringar. Eventuellt påverkas privata fastigheter kring gatan av omplaceringen.

EL

En befintlig nätstation finns vid Alгатans mynning. Ytterligare nätstationer planeras ej.

FJÄRRVÄRME

Huvudledning för fjärrvärme till Lomma tätorts östra delar går i Industrigatan. Även dessa kräver en omläggning i samband med byggnation av plan-skildhet. Ytterligare studier krävs.

Trafikverket (fd Banverket)s teknikutredning (2004-

06-18) redovisar mer detaljerat förslag till tekniska lösningar för olika alternativa åtgärder på Lomma-banan.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN OCH MARK-FÖRENINGAR

I det fortsatta planarbetet krävs geotekniska undersökningar där markåtgärder planeras, t ex vid planskildheter och inom stationsområdet.

Det kan inte uteslutas att det finns förorenade massor inom bangårdsområdet vid stationen. Undersökningar av föroreningar i mark kommer att genomföras i det fortsatta arbetet.

Markundersökningar pågår för närvarande inom den kommunalägda marken i planområdet där åtgärder planeras. Resultat från dessa kommer att redovisas i det fortsatta planarbetet.



Fotomontage av Alnarpsstigen söder om programområdet, med och utan bullerplank, från Trafikverket (fd Banverket)s gestaltungsprogram för Lommabanan som utarbetats av Sweco.

KONSEKVENSER

STADSBILD

Den äldre villabebyggelsen längs Lommabanan inne i Lomma tätort har ett visuellt värde genom sin variation och gröna trädgårdar. Flera av byggnaderna är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla och har som sådana ett särskilt värde genom att de återspeglar ortens historia. Bullerskärrmar utmed järnvägen kommer att förändra miljön kring denna. Den visuella kopplingen mellan bebyggelse öster och väster om järnvägen kommer att minska. Samtidigt begränsas upplevelsen av tätorten för tågresenären. Bullerskärrmarna bör inte överskrida 2 m höjd. Utformningen av skärmarna är mycket viktig för orten. För att miljön ska bibehålla sin smäkalighet bör skärmarna innehålla en samordnad variation av olika material, färger, detaljer som hjälper till att upplevelsemässigt bryta ner skärmarnas skala i längsled och i höjddled.

Stationshuset är ett historiskt viktigt landmärke i Lomma och bör i samband med pågatågstrafikering av Lommabanan få tillbaka något av sin gamla dignitet. Programmet föreslår till utformning av stationsmiljön utgår ifrån detta. Byggnaden bör vara väl synlig från omgivande gator och har i alternativen med en perrong på den östra sidan av järnvägen fått en förplats i form av ett torg. För att stationshuset ska vara synligt för tågresenärer bör bullerskyddsåtgärder minimeras i längd och höjd framför stationshuset. Perrongsutrustning såsom skärmtak, automater etc bör anpassas för att inte dölja sta-

tionshusets fasad.

Den nya stationen med sina perronger, väderskydd, cykelparkering och andra tillbehör bör ges en bearbetning och anpassning till den lokala miljön.

Den planskilda korsningen vid Industrigatan kommer att innebära att miljön blir mer storskalig. Det är viktigt att utformningen av slänter och höga stödmurar studeras noggrant i samband med byggnation för att planskildheten ska få så inbjudande och småskaligt utseende som möjligt. Även planskildheten för gående och cyklister, i den södra delen av stationsområdet, ska gestaltas med stor omsorg. Här finns utrymme för en öppen och ljus planskildhet som är lätt att överblicka och upplevs säkert.

Till järnvägsutredningen hör ett gestaltungsprogram med syfte att definiera identiteten i landskapet och peka på visuella värden inom järnvägens närområde samt ge förslag till ett antal gestaltungsaspekter inför det fortsatta arbetet.

RISK

I samband bygglovprövning för nya tillbyggnader, ny tillkommande bebyggelse eller vid prövning av avstyckningar inom området närmast järnvägen måste hänsyn tas till risken för farligt godsolyckor. Vid byggnation inom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd behövs en analys och värdering av risker och eventuellt krävs riskreducerande åtgär-

der.

Risker kommer att behöva studeras i samband med bygglovgranskning eller detaljplan.

TRAFIKBULLER

Trafikbuller från järnvägen och den ökning av detta som en ökad trafikering på Lommabanan medför har studerats av Trafikverket (fd Banverket) i deras järnvägsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Här följer en sammanfattning av vad som redovisas i Trafikverket (fd Banverket)s dokument. Planprogrammet och dess olika alternativ till utformning av stationsmiljön påverkar inte ljudnivån utmed banan. Däremot diskuteras vilken typ av bullerskyddsåtgärder som kan vara lämpliga med hänsyn till bl a stadsbild och tillgänglighet. I programmet konstateras även att miljön kring perrongerna bör hållas så öppen som möjligt för att maximera tillgängligheten till perrongerna. Därför föreslås att åtgärder som plank och murar kring banan minimeras just i detta avsnitt och att höjden på plank och murar hålls nere. Denna sträcka får studeras vidare i fortsatt planeringsarbete.

I järnvägsutredningen konstateras att miljökonsekvenserna till följd av utbyggnaden och den ökade tågtrafiken främst resulterar i ökat buller. Ekvivalentbullernivåerna, dvs. det buller som utgör ett genomsnitt över dygnet, beräknas för första raden av bebyggelse närmast spåren öka med ca 5 dB(A) jämfört dagens nivåer på ca 60 dB(A). Maxi-

malbullernivån, som är ljudnivån då ett enstaka tåg passerar, beräknas för nolläget vid dessa fastigheter till mer än ca 85 dB(A). Utbyggnaden innebär en marginell ökning jämfört med dagens nivåer. De ovan redovisade bullernivåerna avser utomhusvärden utan bullerreducerande åtgärder.

För att minska bullerstörningarna föreslås att bullerskyddsåtgärder utförs. En lämplig höjd på bullerskärmarna är 2 m. Med denna skärnhöjd reduceras bullret så pass att det gällande riktvärdet 60 dB(A) vid fasad för de flesta fastigheter. Maximalnivån vid fasad för bebyggelsen närmast järnvägen minskar till mellan 77 och 82 dB(A). Föreslagna bullerskyddsåtgärder medför att bullernivåerna sjunker till under nuvarande nivåer. Dock medför persontåg på banan att betydligt fler tåg än idag kommer att trafikera sträckan.

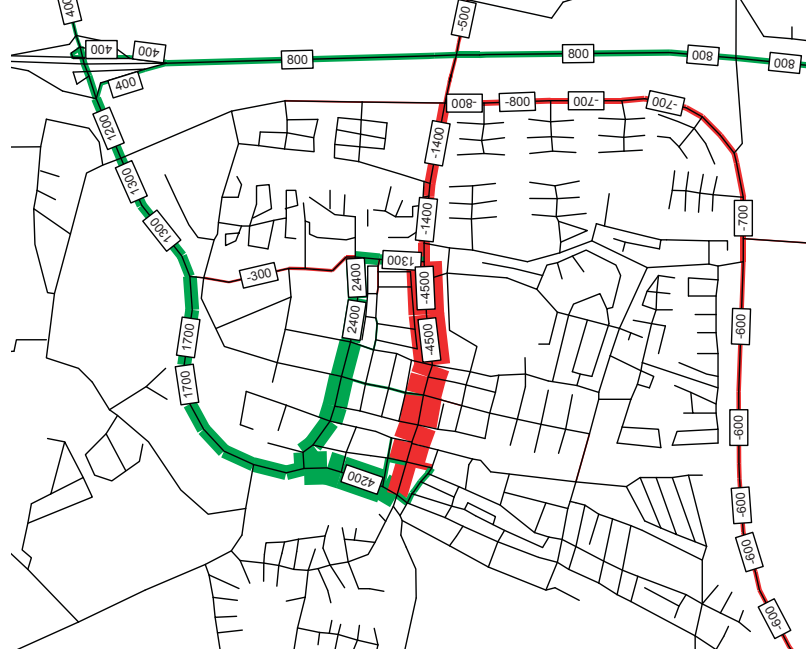
Helst bör inte skärmarna byggas högre än 2 m eftersom det innebär stora ingrepp i tätorter och landskap samtidigt som resenärerna tappar kontakten med utemiljön. Som komplement till bullerskärmarna även fasadåtgärder utförs. Detaljutförningen av bullerskydden kommer att klarläggas närmare i samband med järnvägsplanen. De kommer att studeras tillsammans med planskildheter, stationsutförning, angöringsparkering m.m. och diskuteras med berörda fastighetsägare för att uppnå en så god helhetsgestaltning som möjligt.

TRAFIKFLÖDEN

I samband med arbetet med planprogrammet har Trivector tagit fram en prognos för framtida trafikflöden inom Lomma tätort med hänsyn till den ökning av tågtrafiken som förväntas när Pågatågstrafiken startar på Lommabanan och när tunneln genom Hallandsås öppnar för trafik. I vägtrafikprognosen ingår ett fullt utbyggt Lomma Hamn.

Antalet dagliga fällningar av järnvägsbommar på Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen kommer att öka som en konsekvens av ökningen av järnvägstrafiken. De sammanlagda bomfällningstiderna beräknas till ca 17 min/h för vardera Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen, vilket minskar framkomligheten på dessa gator. Beräkningen visar att trafikmängderna på framför allt Vinstorpsvägen och Malmövägen kommer att minska gentemot dagens situation.

Karstorpsvägen bibehåller ungefär dagens trafikmängd, då det inte finns några alternativa vägar. En ökning av trafik sker istället på Industrigatan och Nybovägen. Anledningen till detta är den nya plan-skilda korsningen på Industrigatan som kommer att erbjuda Lommaborna ett säkert och snabbt sätt att korsa järnvägen och medföra att färre väljer Vinstorpsvägen med risk för köbildning och fördröjning vid bomfällning. Nybovägen kommer eventuellt att behöva kompletteras med någon typ av trafiksäkerhetsåtgärd, framför allt för att säkerställa säkerheten för korsande gående och cyklister.



Trafikprognos för gator i Lomma tätort med utökad tågtrafik på Lommabanan, Trivector Traffic. Grön färg representerar en ökning av trafiken gentemot dagens situation, röd färg visar en minskning. Siffror redovisar ökningen/minskningens storlek, dvs antal bilar/fordon per årsmedelvardagsdygn (AMVD). På vinstorpsvägen blir det endast kvar ett hundratal fordonsrörelser per dag medan Industrigatan ökar med ca 3000 fordon per AMVD.

KONSEKVENSER

En ombyggnad av Industrigatan till en planskild korsning kräver att Slättängsgatans och Siriusgatans anslutningar till Industrigatan stängs. Med anledning av detta påverkas trafikmängden på ett antal närliggande gator. På vissa sträckor med en ökning av trafikmängden, på andra med en minskning. Se vidare i Trafikutredning i samband med järnvägsutredning för Lommabanan.

I prognosen har även konsekvenserna av en ny trafikplats på E6:an, i de södra delarna av tätorten, studerats. Beräkningarna visar att trafikflödena inte kommer att skilja nämnvärt jämfört med en ny trafikplats i söder.

För busstrafiken på Vinstorpsvägen får bomfällningen konsekvenser. Den principitidtabell som Trafikverket (fd Banverket) tagit fram för Lomma-banan innebär ingen störning för bussarna om de går var 15:e minut. Vid förseningar kan bomfällning påverka busstrafikens framkomlighet. För att underlätta byte mellan buss och tåg vid bomfällning innehåller förslaget även en reservhållplats väster om plankorsningen i Vinstorpsvägen. Den prioriterade bytesrelationen är från Bjärröd mot Malmö och vice versa.

LUFTFÖRENINGAR

Förändringar i trafikflöden kan medföra att utsläpp till luft från biltrafiken omfördelas inom Lomma tätort. Trafikprognoser visar att stora delar av nuvarande trafik på framför allt Vinstorpsvägen

kommer att flytta över till Industrigatan på grund av den planskilda korsning som planeras. Förändringar i luft från biltrafiken förutsätts alltså minska kring Vinstorpsvägen och öka kring Industrigatan och Nybovägen.

MARKFÖRENINGAR

Enligt Trafikverket (fd Banverket)s järnvägsutredning är markens ytskikt kring järnvägsspår är generellt sett ofta påverkat av trafiken på banan. Föreningar av aromatiska kolväten, PCB, asbest mm kan påträffas. Det kan inte uteslutas att det finns förorenade massor inom bangårdsområdet vid stationen. Undersökningar av föreningar i mark kommer att genomföras i det fortsatta arbetet.

Markundersökningar pågår för närvarande inom den kommunalägda marken i planområdet där åtgärder planeras. Resultat från dessa kommer att redovisas i det fortsatta planarbetet. I samband med järnvägsplan, detaljplan och byggnation bör erforderliga kompletterande markundersökningar genomföras och eventuella förorenade massor tas omhand.

TRYGGHET, SÄKERHET OCH TILLGÄNGLIGHET

Framkomligheten för Räddningstjänstens fordon till de nordvästra delarna av Lomma förbättras i samband med ombyggnaden av Industrigatan. I dagsläget är de stationerade i intilliggande industri-

område. För en god framkomlighet för utryckningsfordon på de gator som berörs av att Slättängsgatans och Siriusgatans anslutning till Industrigatan stängs krävs vissa åtgärder, såsom förbud mot parkering utmed gata. Se vidare Trafikutredning i samband med järnvägsutredning. Vidare utredningar krävs för dessa kvarter avseende bl a parkering.

Med omsorgsfull gestaltning och satsning på kvaliteten kan stationsområdet göras tryggt och säkert. Publik verksamhet i stationshuset samt pizzeria/korvkiosk som är öppen kvällstid bidrar till att befolka stationsområdet vilket gör att miljön upplevs som tryggare.

Planskild gång- och cykelväg i stationsområdet och på Industrigatan samt stationsintern passage bidrar till säker passage av järnvägen. En god utformningen av de båda planskildheterna är mycket viktigt för att dessa ska upplevas trygga och utnyttjas av gående och cyklister.

Genom att hänsyn tas till riskavstånd vid framtida planering och byggande vid järnvägen bidras ytterligare till ett säkrare samhälle med färre hälsorisker.

FORTSATT ARBETE

DETALJPLANER, BYGGLOV OCH UTREDNINGAR

Detta programarbete kan komma att följas av flera detaljplaner för de olika delarna av området. I samband med fortsatt planarbete ska en naturresursbansering utföras.

Före byggande av planskildheter krävs utredningar avseende vatten och avlopp, fjärrvärme, geoteknik och eventuellt även kompletterande utredningar avseende föroreningar i mark.

I samband med detaljplan eller bygglovgranskning som berör fastigheter inom det av Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavståndet för farligt gods ska åtgärder som minskar risker studeras. I vissa fall kan detta leda till att exempelvis ny bostadsbebyggelse, om- och tillbyggnader inte kan uppföras utan särskilda skyddsåtgärder.

JÄRNVÄGSUTREDNING

Parallellt med detta programarbete uppdaterar Trafikverket (fd Banverket) sin järnvägsutredning för Lommabanan, inklusive miljökonsekvensbeskrivning. Nästa steg är sedan att upprätta ett antal järnvägsplaner för de delar av Lommabanan som avses förändras så mycket att detta behövs. I samband med järnvägsplanen studeras t ex bullerskyddsåtgärder och lösningar för perronger och planskildheter ytterligare.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Framtida ägande av markområdet kring spåren diskuteras vidare. Kommunen föreslås ta över Järnvägsgatan som idag ägs av Trafikverket (fd Banverket).

Genomförande av planskildhet för bil-, gång- och cykeltrafik förutsätter nya infarter till bostäder väster om järnvägen (Slättängsområdet) och verksamheter öster om järnvägen.

Omplacering av kommunala vatten- och avloppsledningar och ledningar för fjärrvärme kan komma att kräva överenskommelser med privata markägare.