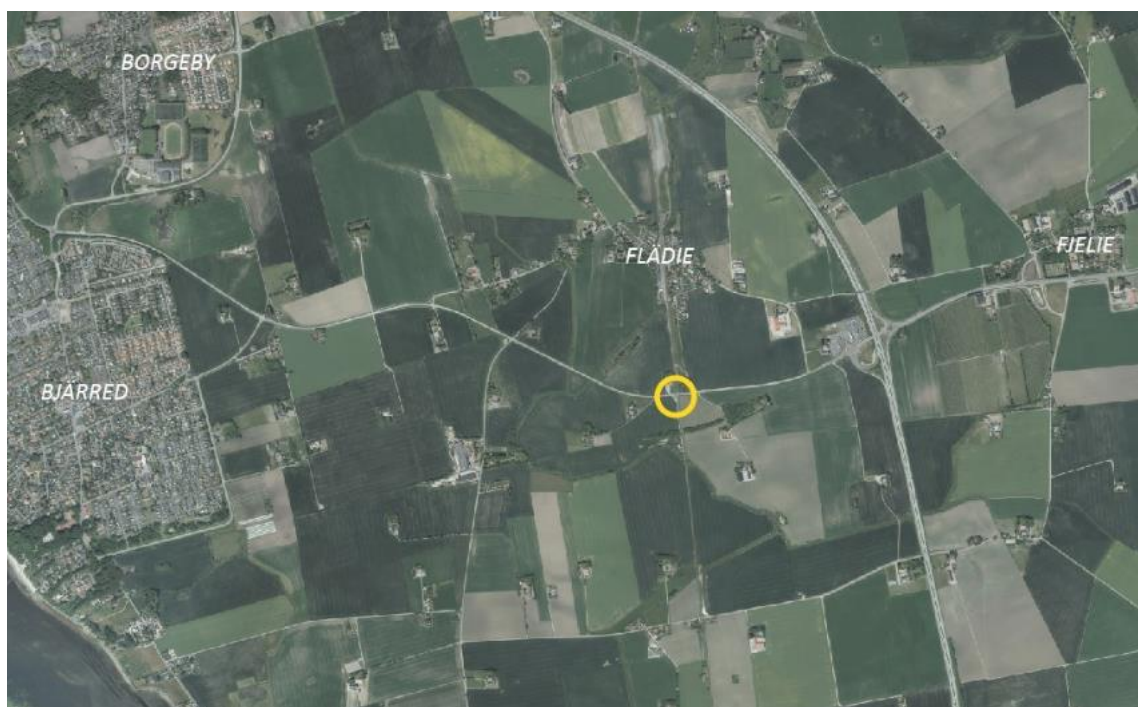


## Detaljplan för del av Fjelle 2:10 m fl i Flädie, Lomma kommun (Flädie stationsområde)



Lokaliseringskarta. Gul cirkel visar stationsläget.

## HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)

Utredningar och underlag (tillgängliga på samhällsbyggnadsförvaltningens kansli):

- Undersökning om betydande miljöpåverkan, *Lomma kommun* 2022-03-24
- Inventering av fladdermusfaunan och okulär besiktning av träd med avseende på betydelsen för fladdermöss, *Naturvårdskonsult Gerell* 2022-07-04
- Inventering av skyddsvärda träd & generella biotopskydd, *Naturcentrum AB* 2022-05-29
- Geoteknisk undersökning och utredning, *Ramboll Sverige AB* 2022-06-09
- Dagvattenutredning, *WRS Water Revival Systems Uppsala AB* 2022-09-21
- Trafikutredning Station Flädie, *Sigma Civil* 2022-06-30
- Barnkonsekvensanalys, *Lomma kommun* 2022-05-10
- Miljövärdesbedömning, *Lomma kommun* 2022-02-15
- Redovisning av utförd undersökning, *Länsstyrelsen Skåne/Arkeologerna*, 2023-04-27
- PM Risk och säkerhet Flädie station, *Tyrens* 2024-02-13
- Kulturmiljöanalys, *Kulturen* 2023-12-18
- Vägplan Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning, laga kraft, *Trafikverket*, (maj 2023)
- Järnvägsplan Lommabanan delen Flädie, granskningshandlingar, *Trafikverket*, 2023-02-21

# PLANBESKRIVNING

## PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för anläggandet av ett stationsområde i Flädie.

I stationsområdet ingår ytor för pendlarparkering, ersättningsbuss, gång- och cykelbanor angöring, grönytor för bland annat dagvattenhantering med mera.

## PLANENS HUVUDDRAG

### Läge, avgränsning, areal

Planområdet ligger cirka 400 meter söder om de centrala delarna av Flädie i anslutning till väg 913. Planområdet omfattar cirka tre hektar.



Figur 1: Planområdets läge

### Markägare

Planområdet omfattar fastigheterna:

FASTIGHET	ÄGS AV
FJELIE 2:12	Privatägd
FJELIE 2:10	Privatägd
FJELIE 9:8	Trafikverket
FJELIE 8:3	Privatägd
FJELIE 9:11	Lomma kommun
FJELIE 9:17	Trafikverket
FJELIE 9:18	Trafikverket
FJELIE 2:24	Trafikverket
FJELIE 9:27	Privatägd
FJELIE S:2	Privatägd

Tabell 1: Fastigheter och samfälligheter inom planområdet

## Allmän plats

Användningsbestämmelsen ”**TORG<sub>1</sub> - Kollektivtrafiktorg**” innebär att två ytor på varsin sida om järnvägen regleras till allmän platsmark för att möjliggöra för anläggandet av ett kollektivtrafiktorg innehållandes funktioner som möjliggör användandet av stationen, så som pendlarparkering, GC-vägar, yta för ersättningsbuss, grönytor för dagvattenhantering och planteringar med mera. Användningsbestämmelsen möjliggör även för att ytan kan omvandlas till en mer torglik yta om en stationsnära utveckling av Flädie skulle ske i framtiden.

På västra sidan av Lommabanan regleras en yta till allmän platsmark ”**VÄG<sub>1</sub> – In- och utfart**” för att säkerställa angöring till och från stationsområdet.

### *Huvudmannaskap*

Lomma kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

## Kvartersmark

Detaljplanen reglerar kvartersmarken till ”**T<sub>1</sub> – Järnväg**” för att säkerställa ytor kopplade till järnvägen och dess funktion, till exempel perronger. Dessa ytor hanteras och regleras ytterligare i en järnvägsplan som är under framtagande (Lommabanan delen Flädie).

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### *Planuppdrag*

Beslut om planuppdrag fattades av kommunstyrelsen 2022-02-16 (KS/2022 §16).

### *Avtal: Lommabanan etapp 2*

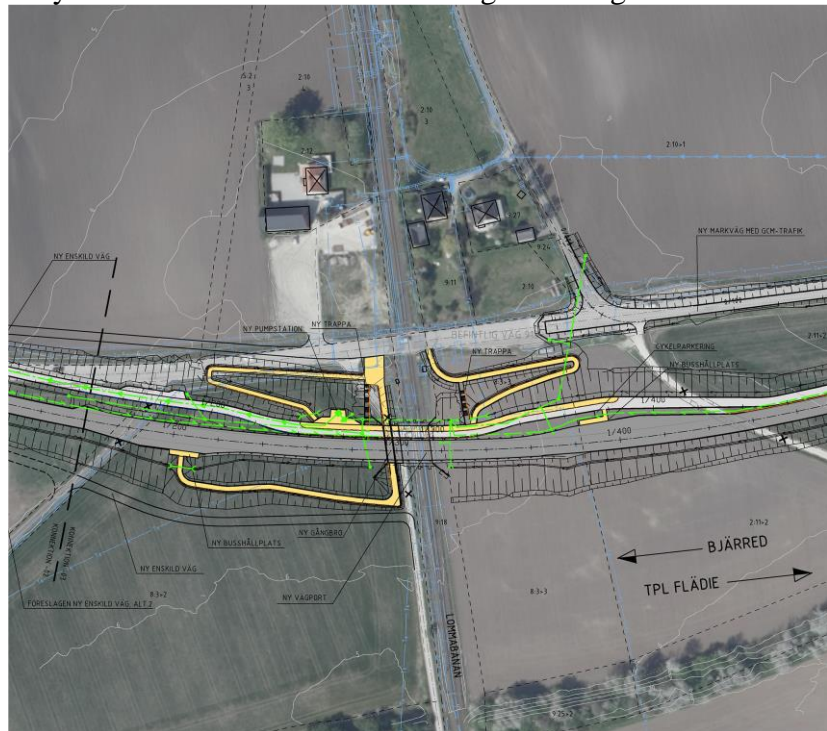
Våren 2019 beslutade kommunfullmäktige att godkänna avtal om byggnation av nya stationer i Flädie och Alnarp (KS/KF 2019:64.060 §6). I december 2020 öppnade Lommabanan för persontåg och samtidigt öppnade även stationen i Lomma.

## Angränsande projekt

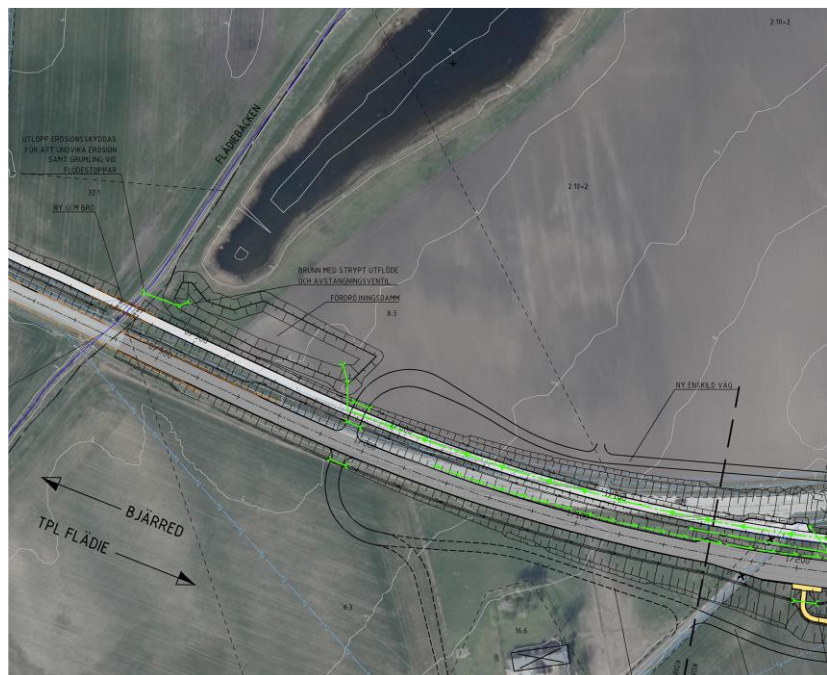
Ombyggnation av väg 913 (*vägplan för väg 913, Bjärred - Flädie, delen söder om Flädie*)

Vägplanen för väg 913 söder om Flädie har vunnit laga kraft 2023-05-23. Vägen kommer att gå i skärning under järnvägen och parallellt med järnvägsbron kommer en gång- och cykelbro att löpa som har till syfte att förbinda det västliga busshållplatsläget (söder om vägen) på väg 913 med kommande station i Flädie. Det ska även anläggas en gång och cykelbana utmed väg 913 mellan Flädie kyrkväg och Flädie Mejeriväg, samt en GC-bro över Flädiebäcken. Det är Trafikverket som ansvarar för vägplanen och ombyggnationen av väg 913. Syftet

med vägplanen är att öka trafiksäkerheten i korsningen mellan väg 913 och järnvägen samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med väg 913.



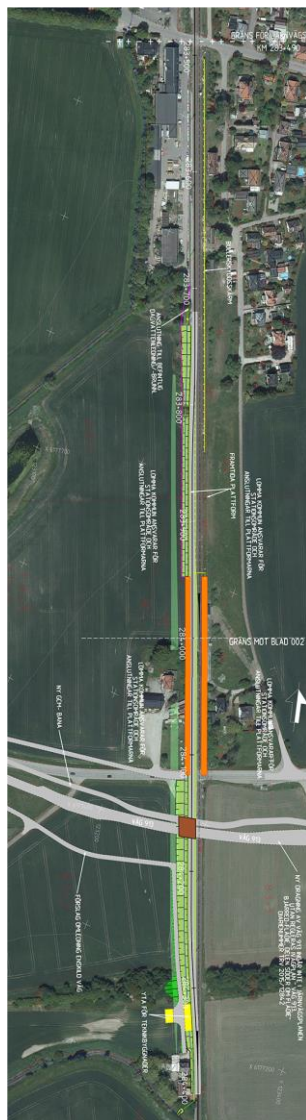
Figur 2a: Illustration av korsningen ur Vägplanen, vägen flyttas till ett läge längre söderut och går i skärning under järnvägen.



Figur 2b: Illustration av anslutning till Stationsområdet (enskild väg) ur Vägplanen.



Figur 3: Bild på platsen där Lommabanan korsar väg 913 idag. För att öka trafiksäkerheten bygger Trafikverket om den befintliga plankorsningen om till en planskild korsning likt den som byggdes intill Lomma station på Vinstorpsvägen.



#### Järnvägsplan Lommabanan (Kävlinge – Arlöv) etapp 2, Flädie

Parallellt med denna detaljplan och vägplanen för väg 913 pågår planarbete med en järnvägsplan för Lommabanan etapp 2, Flädie. Järnvägsplanen omfattar att befintligt mötesspår i Flädie förlängs på den västra sidan av huvudspåret till en total längd på drygt 1000 meter för att kunna användas av upp till 850 meter långa tåg. Strax norr om väg 913 placeras plattformar för Pågatåg på vardera sidan av järnvägen. Ett spärnstaket placeras mellan befintligt och nytt spår i höjd med plattformarna för att förhindra att personer tar sig mellan plattformarna genom att korsa spårområdet. Vidare kommer ramper och trappor till och från perrongerna samt en cykelparkering vid den östra busshållplatsen längs väg 913 att anläggas.

Figur 4 (till vänster): Illustration ur järnvägsplanen, röd-orange markerar perronglägen.

### *Översiktsplan*

I Lomma kommuns Översiktsplan 2020 (antagen av kommunfullmäktige 2022-03-03 §16) är området utpekad som plats för en ny tågstation.

### *Planprogram eller fördjupning av översiktsplan*

Planområdet omfattas inte av något planprogram eller fördjupning av översiktsplan.

### *Detaljplaner*

Planområdet är inte planlagt sedan tidigare.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## Mark

### *Nuvarande användning*

Planområdet utgörs i huvudsak av, jordbruksmark, två bostadsfastigheter samt järnvägsområde (inhägnat spårområde). En bostadsfastighet angränsar till planområdets östra del. Området är topografiskt relativt plant med marknivåer som varierar mellan +4 meter och +7 meter.



*Figur 5: Bild på delar av planområdet. Järnvägsövergången syns till höger i bild. Planområdet är lokaliserat till vänster om väg 913.*

Flädie präglas av ett tydligt slättlandskap som bjuder på långa utblickar. Jordbruksmarken i området är högklassig (klass tio på en tiogradig skala) och högre vegetation finns i huvudsak i anslutning till bebyggelse.

### *Geoteknik och topografi*

Ramboll har i maj 2022 genomfört en geoteknisk utredning som visar att i planområdets norra och centrala delar varierar höjderna mellan cirka +6 och +7 meter (höjdsystem RH 2000), medan höjden i den västra delen av området gradvis minskar till cirka +4 meter. Marken norr om Fjelievägen och väster om järnvägen lutar åt nordväst mot en damm.

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs de ytliga jordlagren inom området av lera/silt och moränlera. Jorddjupen uppgår enligt SGU:s jorrdjupskarta till mer än 50 meter. Den siltiga leran och lermoränen som förekommer i jordprofilen bedöms inte vara särskilt sättningkänslig. Eventuella sättningar till följd av tillskottsbelastningar vid till exempel grundläggning av byggnader och vägar bedöms utbildas momentant och bli små.

Avseende tjälfarlighet och erosion så kan tjäle påverka grundläggningsdjup och erosion, bland annat när det kommer till utformning av diken och tillfälliga schakter. Jordprofilen



inom planområdet är ett extremt tjälfarligt material och mycket erosionskänsligt. Detta ska beaktas vid projektering och dagvattenhantering. Grundläggning av mindre byggnader och anläggningar kan utföras med plattor på en packad fyllning efter urschaktning av organisk jord.

## Vatten

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten Skånes kalkstenar som breder ut sig över stora delar av sydvästra Skåne. Skånes kalkstenar är en förekomst med ovanligt stor grundvattentillgång och ovanligt bra uttagsmöjligheter. Det tas inte ut grundvatten inom planområdet idag och det finns enligt SGU:s kartvisare inga kända brunnar inom området (WRS, 2022). Egna/privata grävda brunnar kan finnas inom planområdet.

Ramboll har mätt grundvattenytan och i samtliga borrhål påvisades en fri grundvattenyta på mellan 0,8–1,8 meter under markytan. I de två grundvattenrör som installerats observerades en grundvattenyta mellan 1 och 3,95 meter under markytan.

Vatten från planområdet avrinner till vattenförekomsten Lommabukten som sträcker sig längs Skånes västkust från Malmö till Barsebäck. På vägen dit passerar vattnet tre ytterligare vattenförekomster: Önnerupsbäcken, Höje å: Södra Västkustvägen-Önnerupsbäcken och Höje å: Havet-Södra Västkustvägen.

För de tre vattendragen uppnås idag inte god kemisk ytvattenstatus med hänsyn till de så kallade överallt överskridande ämnena kvicksilver och bromerade difenyletrar. Den ekologiska statusen för de tre vattendragen bedöms vara otillfredsställande. Detta beror främst på övergödning men även på att hydromorfologin är påverkad (vattendragen är rätade och rensade). I två av vattendragen förekommer nitrat och i ett av vattendragen även ammoniak i halter över gränsvärdena.

För Lommabukten är kemisk status klassad som ej god med hänvisning till halterna antracen och naftalen, samt de överallt överskridande prioriterade ämnena. Lommabuktens ekologiska status är klassad som måttlig med hänvisning till framför allt övergödning. Den huvudsakliga påverkanskällan är vatten från Öresund, varför god status inte kan uppnås i dagsläget.

## Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur och växtlivet på land och i vatten.

Delar av planområdet ligger inom 100 meter från en damm utmed Flädiebäcken (Flädie kyrkdamm). Länsstyrelsen gjorde en översyn av strandskyddet i Lomma kommun år 1996 då många vattenförekomster undantogs från strandskydd, bl.a. Flädiebäcken. Flädie kyrkdamm anlades i början på 2000-talet (Hyll et al., 2018:16) och har inte ingått i denna översyn, och har därför inte undantagits från det generella strandskyddet. I lagstiftningen finns inget generellt undantag från strandskyddsbestämmelserna för anlagda vatten.

#### *Påverkan på naturvärden*

Enligt Höje å vattenråd är huvudsyftet med Flädie kyrkdamm, i egenskap av våtmark näringsämnesrening och säkerställande av biologisk mångfald. Om en zon kring våtmarken lämnas fri och det inte byggs i nära anslutning bör det inte påverka den biologiska mångfalden. Inget dagvatten får ledas till dammen.

Inom ramen för Trafikverkets vägplan för väg 913 har en MKB upprättats. De värdefullaste objekten som påträffades vid naturvärdesinventeringen var Flädiebäcken med en värdefull fiskfauna (bl.a. öring, grönling och trolig förekomst av ål), samt Flädie kyrkdamm som, utifrån en tolkning av inrapporterade observationer i artportalen, främst verkar vara ett viktigt vatten för födosökande, rastande och övervintrande fåglar.

## **Luft**

Enligt beräkningar i rapporten ”Årsrapport för Lomma kommun – 2021 - Kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne” från Skånes luftvårdsförbund och samverkansområdet Skåne (2021) innehålls riktvärdena för miljö kvalitetsnormen för luft (kvävedioxid och PM 10) i Lomma kommun.

## **Natur**

### *Naturmiljöprogram med grönplan*

Planområdet finns inte upptaget i Naturmiljöprogram med grönplan (antaget av kommunfullmäktige 2018-04-19 §25).

### *Översiktsplan 2020*

Sydöst om planområdet ligger grönområdet Leråkra som bär spår av den gamla järnvägslinjen mellan Lund och Bjärred. Grönområdet pekas i Översiktsplan 2020 ut som ett värdefullt naturområde.

Flädiebäcken som rinner i planområdets närhet är i Översiktsplan 2020 utpekad som en ekologisk korridor med varierande kvalitet.

### *Naturvärden*

En miljövärdesbedömning genomfördes 2022-02-15. Planområdet består av ett måttligt exploaterat område med ett mindre antal bostad- och förråd/garagebyggnader, järnväg, en tvåfilig asfalterad väg och en mindre grusväg. Närområdet domineras av jordbruksmark.



*Figur 6: Bild på gräsyta inom planområdet. Väg 913 ligger till vänster i bild.*

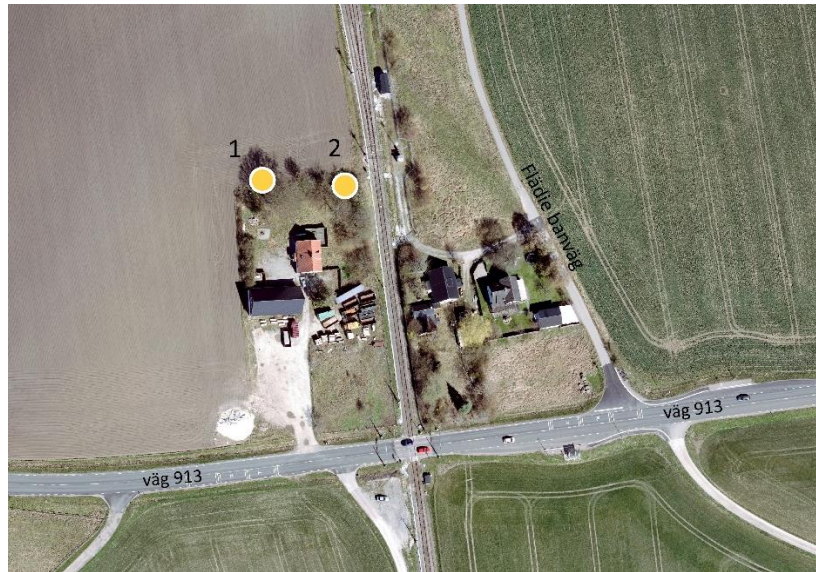
Vegetationen inom planområdet består av gräsytor och bruksbuskage och högre vegetation i närheten av bebyggelsen. De befintliga ekosystemtjänster som finns inom planområdet är bland annat infiltration (genomsläppliga ytor) och luftrening (träd/trädmiljöer). Utredningsbehov som identifierades under miljövärdesbedömningen var bland annat inventering av fladdermöss, skyddsvärda träd samt generella biotopskydd.

En inventering av skyddsvärda träd inom planområdet har genomförts 2022-05-03 av Naturcentrum AB. Inga träd som uppfyller kravet som särskilt skyddsvärda enligt naturvårdsverkets kriterier noterades under fältbesöket.

#### *Inventering av fladdermusfaunan och okulär besiktning av träd med avseende på betydelsen för fladdermöss*

Inventering av fladdermusfaunan i området har utförts Naturvårdskonsult Gerell mellan 2022-06-28 och 2022-06-30. De utfördes enligt ”Undersökningstyp Fladdermöss – artkartering, version 1:2, 2021-04-14” (Naturvårdsverket 2021).

Resultatet av fladdermusinventeringen (Gerell, 2022) visade på en förekomst av fem olika fladdermusarter. De registrerade fladdermusarterna är vanligt förekommande arter. Inga kolonier av fladdermöss påträffades. Fladdermössen utnyttjar inventeringsområdet enbart som ett födosöksområde.



Figur 7: Skyddsvärda träd inom stationsområdet. 1. Bok. 2. Skogsalm. Skogsalmen kommer att dö inom kort och har ingen betydelse för fladdermöss. Boken bildar med sitt krontak en bra jaktmiljö och är ett potentiellt hålträd i framtiden.

Bland de grova träd som noterades inom inventeringsområdet är bedömningen att främst en bok och en skogsalm har störst skyddsvärde (Gerell, 2022). Skogsalmen kommer att dö inom kort och saknar betydelse för fladdermöss. Boken har en stamomkrets på 335 cm, dvs. en diameter på över en meter. Jätteträd som är grövre än en meter i diameter på det smalaste stället under brösthöjd utgör särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definition. Sådana träd har ett stort värde för den biologiska mångfalden och bör bevaras oavsett var de påträffas. Almens lokalisering nära järnvägen kan innebära att den behöver avverkas när Trafikverket anlägger perronger.

#### *Biotopskydd*

Inga biotoper som omfattas av generellt biotopskydd påträffades inom inventeringsområdet (Naturcentrum AB, 2022).

#### *Landskapsbildskydd*

Detaljplanen berör inte områden som omfattas av landskapsbildskydd.

#### *Naturreservat*

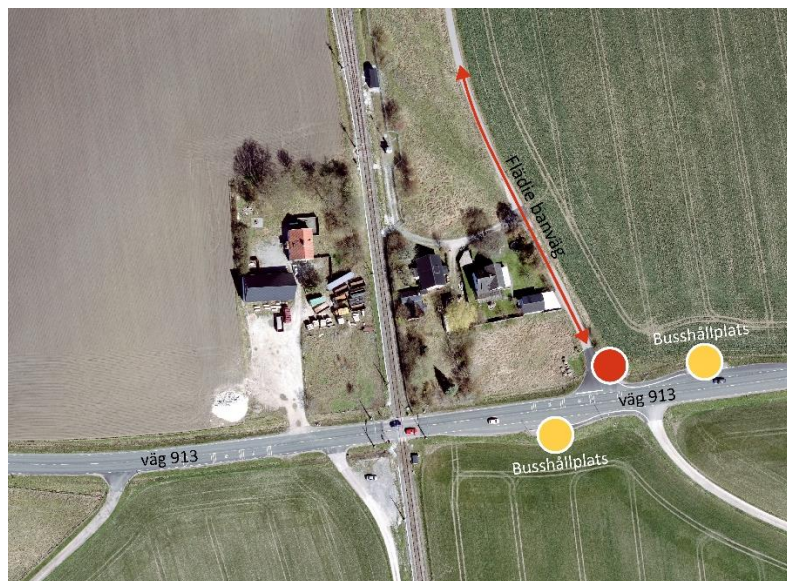
Planområdet ligger inte inom eller angränsar till något naturreservat.

### **Miljökompensation**

Miljökompensation är en metod som ska användas i exploateringsprocessen för att uppnå god hushållning med naturresurser enligt beslut av kommunstyrelsen 2014-06-18. Miljökompensation utgår från att alla fysiska förändringar påverkar miljön och att negativ påverkan ska kompenseras. I

första hand ska dock negativ påverkan undvikas helt genom att planen ändras eller på annat sätt förhåller sig till naturvärdena som finns på platsen så att de inte påverkas negativt. I andra hand ska den negativa påverkan minimeras. Om det inte är möjligt att undvika eller minimera negativ påverkan ska miljön kompenseras så nära planområdet det bara går eller i sista hand, kompenseras på annan plats. Konkretisering av kompensationsåtgärder sker i projekteringskedet.

## Trafik



Figur 8: Ortofoto över delar av planområdet. Gula cirklar markerar befintliga busshållplatser. Röd cirkel markerar befintlig cykelparkering. Delar av Flädie banväg markeras med röd linje.

### Gång- och cykeltrafik

Inga gång- eller cykelvägar finns inom planområdet. Öster om planområdet ligger Flädie banväg som löper parallellt med Lommabanan mellan centrala Flädie och väg 913. Stora delar av Flädie banväg är enbart tillgänglig för gång- och cykeltrafikanter. Utöver Flädie banväg saknas gång- och cykelvägar i området och området upplevs därför osäkert att röra sig i som gång- och cykeltrafikanter.

I korsningen Flädie banväg - väg 913 finns en cykelparkering lokaliserad. Cykelparkeringen används troligen främst av resenärer som byter färdstätt vid busshållplatserna lokaliserade i närheten.

### Kollektivtrafik

Väg 913 trafikeras av busslinje 134 (Löddeköpinge – Bjärred - Malmö) och 137 (Bjärred – Lund). Strax öster om järnvägsövergången är två regionbusshållplatser utformade som fickhållplatser lokaliserade. Ett av hållplatslägena har väderskydd.

### *Biltrafik*

Planområdet genomkorsas i öst-västlig riktning av väg 913 som korsar Lommabanan i plan. Väg 913 trafikerades 2015 med cirka 7400 fordon/dygn och andelen tung trafik bedömdes vara cirka 6 %.

Prognosen för mängden trafik år 2047 uppskattas till cirka 8200 fordon/dygn varav andelen tung trafik uppskattas till cirka 7 %.

<b>ÅR</b>	<b>ÅDT</b>	<b>ANDEL TUNG TRAFIK</b>
2015	7400	6 %
2047	8200	7 %

*Tabell 2: Trafikmängder på väg 913 år 2015 och i prognosåret år 2047. Siffrorna anger det antal bilar som passerar i genomsnitt per dygn under ett år, årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Källa: Trafikverket (TRV 2015/12842 ver. 2.0)*

Delen av Flädie banväg som är tillgänglig för bilar och annan motortrafik används som angöring till befintliga fastigheter i området.

### *Parkering och angöring*

För kommunen gäller *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lomma kommun*, antagen av kommunfullmäktige 2021-06-03. För denna detaljplan har en trafikutredning (Sigma Civil, 2022) tagits fram.

## **Teknisk försörjning**

### *Energiförsörjning*

Detaljplanen ingår i Krafringens nätområde.

### *Vatten och spillvatten*

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. VA Syd har ledningar i anslutning till befintlig bebyggelse inom planområdet. Ledningar finns på båda sidor av järnvägen samt korsar järnvägen.

### *Dagvattenhantering*

WRS har i dagvattenutredningen (WRS, 2022) undersökt befintlig dagvattenhantering. Planområdet ligger inte inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Det finns i dagsläget inget känt dagvattennät inom området. Det kan finnas lokalt dagvattennät, men dragning av ett eventuellt sådant är okänt. Infiltrationskapaciteten i området förväntas vara mycket låg eftersom området till stor del utgörs av glacial lera. Det innebär att det dagvatten som avrinner från planområdet troligtvis avrinner ytligt till jordbruksdikena väster och söder om området. Dagvattnet från Fjelievägen avrinner troligtvis via

de befintliga vägdikena och dagvattnet från banvallen avrinner troligen till diken längsmed järnvägen.

I planområdets östra del, vid korsningen Flädie Banväg och väg 913 finns en mindre sänka (figur 9). Vatten som rinner hit blir troligtvis stående och infiltrerar långsamt genom marken. Den nordöstra delen av planområdet avrinner troligen norrut längs järnvägen, men det är inte klart hur vattnet sedan rinner vidare. Planområdet berör markavvattningsföretag. Hur dessa föreslås hanteras redovisas i avsnittet *Planförslag – Teknisk försörjning - Dagvattenhantering*.

#### *Renhållning*

Närmsta återvinningsstation är belägen ca 600 meter norr om planområdet.

#### *Kommunikationer*

Inom området finns ledningar för tele- och datatrafik.

### **Hälsa och säkerhet**

#### *Väg- och tågtrafik*

I dagsläget utgörs området av jordbruksmark, väg och järnväg. Då dessa användningar inte bjuder in till uppehåll så har ingen riskanalys tagits fram för nuläge.

#### *Vägtrafikbuller; tågtrafikbuller*

Lommabanan medför buller men bedömer inte påverka planområdet och dess syfte. Människors vistelse på områdets parkeringsytor kommer att vara av tillfällig karaktär och endast pågå under kortare tid vid förflyttning mellan fordon och järnvägsområde.

Området är även utsatt för trafikbuller från väg 913. Några värden för omgivningsbuller redovisas inte inom ramen för planarbetet då detaljplanen inte inbegriper några bostäder, eller annan användning som uppmuntrar annat än tillfällig vistelse.

#### *Markradon*

Området ligger inom mark som karterats som låg- och normalriskmark.

#### *Markföroreningar*

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

#### *Industri*

Ingen industri finns inom eller angränsar till planområdet.

#### *Vibrationer*

Området kring Flädie stationsområde domineras enligt SGU:s jordartskarta de naturliga jordarterna i området av glacial lera

och moränfinlera. Vissa tillfälliga vibrationer i järnvägens direkta närområde går inte att utesluta. Det påverkar dock inte området i stort.

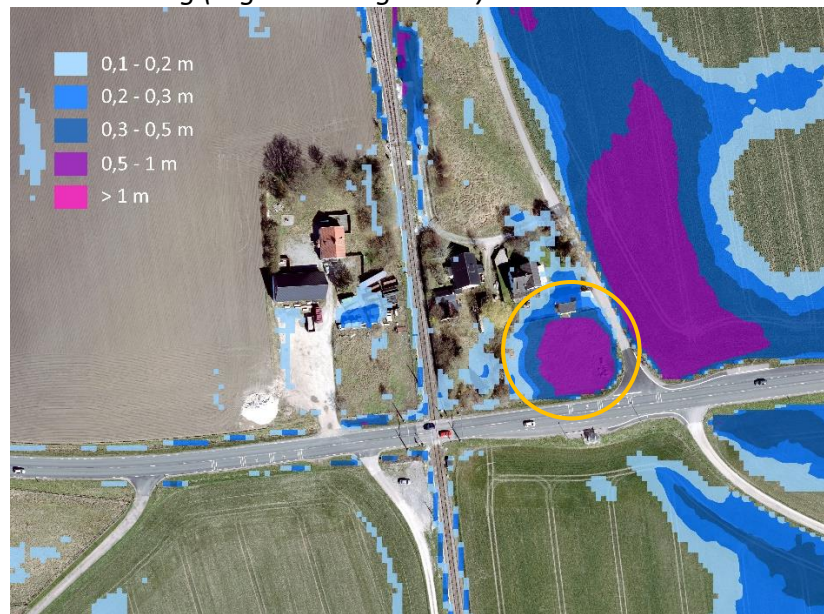
#### *Elektromagnetism*

Cirka 1,2 km öster om planområdet finns en kraftledning (400 kilovolt), medför ingen påverkan.

#### *Gasledning högtryck*

Cirka 1,2 km öster om planområdet finns en stamledning för naturgas, medför ingen påverkan.

#### *Översvämning (regn eller högvatten)*



Figur 9: Områden där vatten förväntas bli stående vid ett intensivt 100-årsregn. Gul cirkel markerar gräsytan som saknar utlopp.

Området är relativt plant med marknivåer som varierar mellan +4 meter och +7 meter vid utförda geotekniska undersökningar. Delar av planområdet kan påverkas vid skyfall. Det gäller främst gräsytan i korsningen Flädie banväg – väg 913 som saknar utlopp. Vidare påverkas även diken/sänkor i närheten av väg 913 och järnvägen vid skyfall.

#### *Erosion*

Jordprofilen inom planområdet utgörs av silt/lera som är ett extremt tjälfarligt material och mycket erosionskänsligt. Detta ska beaktas vid projektering av grundläggning och dagvattenhantering. Grundläggning av mindre byggnader och anläggningar kan utföras med plattor på en packad fyllning efter urschaktning av organisk jord.

#### *Havsnivåhöjning (långsiktig)*

Delar av planrådets västra delar (närmast Flädie kyrkdamm) kan komma att påverkas av översvämning till följd av en



havsnivåhöjning om fem meter enligt Lomma kommuns översvämningskartering.

## **Kultur**

### *Kulturmiljöprogram och byggnadsminne*

Ingen kulturhistoriskt värdefull och bevarandevärd bebyggelse finns i planområdet enligt Kulturmiljöprogrammet antaget av kommunfullmäktige 2005-11-24.

Flädie tätort och delar av planområdet är enligt länsstyrelsen Skåne utpekade som *Särskilt värdefull kulturmiljö*. Flädie speglar ett samhälles olika skeden i utvecklingen som kyrkby, bondby, stationssamhälle och centralort i en rik odlingsbygd. Vid utveckling behöver hänsyn visas till kulturmiljöerna.

### *Fornlämningar*

I anslutning till planområdet finns kända fasta fornlämningar i form av boplatser. Inom planområdet finns det en fornlämning registrerad i kulturmiljöregistret, L1989:1406 boplatser. Södra delen av boplatserna berördes vid en arkeologisk utredning 2018. Utredningen berörde också delar av planområdet söder om väg 913 (Fjelievägen). Länsstyrelsen Skåne har fattat beslut om att en arkeologisk utredning för aktuell detaljplan behövs då en del av befintlig fornlämning ligger inom planområdet.

Fornlämningen är inte avgränsad och därför behöver en yta på ca 7300 m<sup>2</sup> genomgå en arkeologisk förundersökning innan platsen kan exploateras. Kommunen skickade 2022-04-08 in en ansökan om en avgränsande arkeologisk förundersökning. En sådan gjordes mellan 17–20 april 2023. En redovisning av förundersökningen inkom 2023-04-27 och den visar att en arkeologisk slutundersökning behöver utföras då fornlämningar påträffades och ett långsiktigt bevarande av dessa inte är möjligt på grund av föreliggande detaljplan. Således behöver kommunen ansöka om att ta bort påträffade fornlämningar ställas till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet, vilket kommunen ämnar göra.

## **Riksintressen**

### *Riksintresse järnväg (Lommabanan)*

Planområdet omfattar del av Lommabanan vilken är utpekad Riksintresse järnväg.

### *Riksintresse väg (Europaväg 6)*

Cirka en kilometer öster om planområdet går E6:an som är utpekad Riksintresse väg enligt 3 kap miljöbalken [MB] och är även utpekad som led för farligt gods. Väg E6 ingår i det av EU

utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse.

#### *Riksintresse kustzon*

Planområdet ingår i riksintresset för kustzonen vilket omfattar ett mellan 3–5 kilometer brett bälte längs hela Skånes kust. Nya anläggningar ska prövas restriktivt så att allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena inte påverkas negativt. Kustzonen är också av riksintresse ur häcknings- och rastningssynpunkt för fågel. Riksintresset ska även se till att friluftslivet och turismen utvecklas på ett sådant sätt att områdena som är särskilt känsliga för slitage, eller med hänsyn till florin och faunan skyddas så att erforderlig hänsyn tas till naturvårdsintressena. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av tätorter eller det lokala näringslivet.

#### *Parkering*

Med nuvarande användning föreligger inget behov av parkering.

#### **Service**

Planområdet ligger cirka 400 meter söder om de centrala delarna av Flädie och det är även där den närmaste kommersiella servicen är belägen. I Bjärred finns den närmaste offentliga servicen. Här finns bland annat bibliotek, äldreboende och för- och grundskolor. I Bjärred finns även annan service i form av restauranger, vårdcentral och matvaruaffärer.

#### **Barnkonsekvensanalys**

En barnkonsekvensanalys har utförts 2022-05-10 och i den bedöms planområdet och dess närhet vara svårt och otryggt att röra sig i som barn (och vuxen). Detta främst på grund av avsaknaden av gång- och cykelbanor och övergångsställen vid väg 913. De befintliga busshållplatserna i området utgör de främsta målpunkterna. När stationen öppnar kommer dock området utvecklas till en målpunkt i Flädie varpå trafiksäkerheten blir viktig. Mer i avsnittet *Konsekvenser – Sociala konsekvenser - Barnkonsekvensanalys*.

# PLANFÖRSLAG

## Struktur och huvuddisposition

Planområdets struktur och huvuddisposition baseras på platsens förutsättningar, genom väg respektive järnvägsplan görs vägkorsningen framöver planskild och en lokaltågstation anläggs invid järnvägsspåret. Planförslaget innefattar funktioner som möjliggör användandet av stationen. Främst handlar det om parkeringsplatser för motorfordon och cykel, in- och utfart och ytor för ersättningsbuss och dagvattenhantering.



Figur10: Schematisk uppdelning av planområdet. Bilden visar endast förslag och inte den slutgiltiga utformningen.

### Regleringar av kvartersmark

Ingen reglering av kvartersmarken görs i detaljplanen, då den marken regleras i järnvägsplanen.

### Inverkan på befintlig bebyggelse och vegetation

Befintliga byggnader inom planområdet bedöms inte som skyddsvärda ur kulturmiljösynpunkt.

Inga skyddsvärda träd eller generella biotopskydd finns inom planområdet (Naturcentrum AB, 2022). Enligt en inventering av fladdermusfaunan och okulär besiktning av träd med avseende på betydelsen för fladdermöss (Naturvårdskonsult Gerell, 2022) finns ett träd som har betydelse för fladdermöss och kan bevaras om möjligt. Trädet, bok, står norr om befintlig bebyggelse väster om Lommabanan (figur 7). Boken har en stamomkrets på 335 cm, dvs. en diameter på över en meter. Jätteträd som är grövre än en meter i diameter på det smalaste stället under brösthöjd utgör särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definition. Sådana träd har ett stort värde för den biologiska mångfalden och bör bevaras oavsett var de

påträffas. En döende alms lokaliserad nära järnvägen kan innebära att den behöver avverkas när Trafikverket anlägger perronger.

### **Tillkommande bebyggelse**

Inom användningsbestämmelsen ”**TORG**<sup>1</sup>-

**Kollektivtrafiktorg**” möjliggörs för etablering av mindre och enklare byggnader kopplat till användandet av stationsområdet. Tekniska anläggningar kopplat till användandet av stationsområdet kan även de inrymmas inom allmän plats.

### **Skydd**

#### *Grundläggning*

Grundläggning av mindre byggnader och anläggningar kan utföras med plattor på en packad fyllning efter urschaktning av organisk jord.

Schakt och fyllning ska alltid utföras med betryggande säkerhet mot ras och skred. Släntlutningar ska anpassas till jordens hållfasthet, grundvattenförhållanden och förekommande belastningar. Vid schaktning ska beaktas att jorden kan vara flytbenägen i vattenmättat tillstånd. Schaktning ska utföras så att jordens fasthet under grundläggningsnivån inte minskar. Länshållning och tillfällig grundvattensänkning kan erfordras vid schaktning, beroende på schaktdjup och tidpunkt för utförandet. Grundvattensänkning, både temporär och permanent, är tillståndspliktig enligt 11 kap. MB.

#### *Bullerskyddsåtgärder*

Trafiktillskottet som ett genomförande av detaljplanen innebär bedöms inte leda till överskridande av riktvärdena för trafikbuller vid befintlig bebyggelse.

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnväg och väg 913. Några värden för omgivningsbuller redovisas inte inom ramen för planarbetet då detaljplanen inte inbegriper några bostäder eller störningskänsliga verksamheter. Människors vistelse inom området kommer att vara av tillfällig karaktär och endast pågå under kortare tid, då främst vid förflyttning mellan fordon och järnvägsområde. Inga bullerskyddsåtgärder föreslås därför i detaljplanen.

#### *Radonskydd*

Området ligger inom mark som karterats som lågriskmark.

#### *Markförorening*

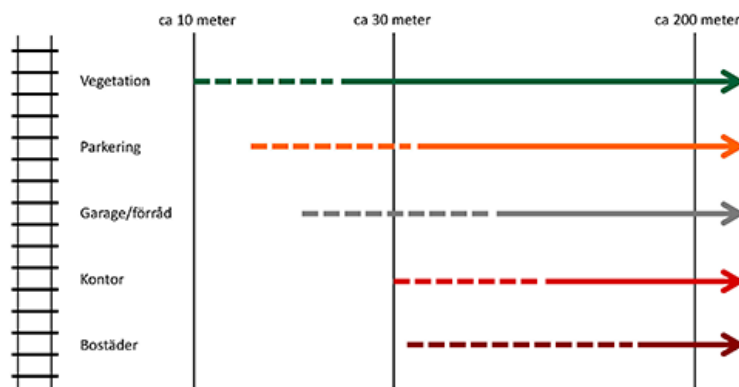
Påträffas markförorening i samband med markarbete ska detta, i enlighet med 10 kap 11 § MB, omedelbart avbrytas och tillsynsmyndigheten underrättas.

### Fornlämningar

Påträffas fornlämningar i samband med markarbete ska detta, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

### Risk utgående från järnväg och väg samt farligt gods.

Enligt Trafikverket bör generellt ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen och parkeringsplatser bör anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmitt på närmaste spår). Körytan inom parkeringsområdet kan anläggas 10 meter från spårmitt. För uppförande av parkeringshus och parkeringsdäck gäller generellt ett avstånd av minst 30 meter från järnvägen. Mindre garage och carportar kan anläggas närmare järnvägen. Ett avstånd på minst 15 meter rekommenderas dock för att klara uppförandet samt framtida underhåll. Parkering för nära järnväg kan medföra att partiklar från inbromsande tåg landar på parkerade bilar.



Figur 11: Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Linjerna i figuren har därför streckats. Källa: Trafikverket, 2020.

Säkerställandet av trafikanters säkerhet görs inom ramen för Trafikverkets vägplan för väg 913, Bjärred - Flädie, delen söder om Flädie.

För området har en riskutredning tagits fram (Tyrens 2024-02-13),

Den har tittat på följande risker:

- Olycka med farligt gods väg 913

På väg 913 (Fjelievägen) förekommer mycket begränsat med transporter av farligt gods. Vägen tillhör inte det utpekade (rekommenderade) vägnätet för farligt gods. Transporter till och från verksamheter i närområdet skulle kunna vara, eller bli,

aktuella, men några betydande sådana transportflöden har inte identifierats. Förekommer det transporter är det följaktligen i begränsad omfattning.

*Utreds ej vidare.*

- Avåkning (väg 913)

Väg 913 kommer genom pågående arbete med vägplan uppföras planskild (nedsänkt) samt flyttas söderut. Utifrån att väg 913 flyttas söderut (se nedan) kommer ett avstånd om ca 20 meter finnas mellan vägbana och aktuellt planområde. Området kommer till stor del bestå av en slänt, där kollektivtrafiktorget är beläget högre än vägen.

”TORG1” ger bygg rätt till området där vägplanen tar vid, men eftersom väg 913 flyttas söderut upprätthålls väglagens bebyggelsefria avstånd om 12 m. Trafiksäkerhetsaspekter bedöms därför vara omhändertagna.

En avåkning på väg 913 bedöms ha begränsad möjlighet att påverka planområdet, eftersom vägen till stor del ligger nedsänt.

*Utreds ej vidare.*

- Spårsporing, Obehöriga på spår

(...)

Det kommer, enligt järnvägsplanen, även finnas stängsel mellan järnvägen och omgivningen, undantaget stationsområdet. Det innebär att tillträde till järnvägen kommer vara begränsat.

Vid ett stationsområde finns naturligt en utformning som gör människor uppmärksamma på järnvägen.

Ett stationsområde innebär att fler människor kommer att vistas i området, men då syftet med markanvändningen är starkt förknippad med nyttan med järnvägen bedöms risken vara acceptabel.

*Utreds ej vidare. Rekommendationen avseende staket bedöms vara motiverad. Åtgärden bedöms inte vara aktuell att reglera i detaljplan.*

- Urspåring

Handlingar tillhörande järnvägsplanen anger att bedömningen är att sannolikheten för urspåring är låg och att urspårade tåg vanligtvis landar i anslutning till spåren. Sannolikheten för urspåring är inte förhöjd på aktuell plats, utan det är en generell risk för järnvägstrafik. Några försvårande omständigheter föreligger ej. Plattformer kan delvis påverka så att eventuella urspårade tåg inte avviker från spåren.

Eftersom detaljplanen inte möjliggör någon stadigvarande vistelse eller större personantal bedöms inte konsekvensen av en urspåring vara förhöjd. Sammantaget bedöms risken vara låg.

*Utreds ej vidare.*

- Farligt Gods

Riskerna med farligt gods på aktuell järnväg har analyserats i flertalet handlingar relativt nyligen. Redan framtagna analyser har granskats utifrån applicerbarhet och giltighet, och resultaten och slutsatserna bedöms relevanta även för aktuellt planområde. De handlingar som berörs är framtagna i olika sammanhang (detaljplanearbete, underlag för vidare arbete samt järnvägsplan).

Aktuellt avsnitt baseras på följande handlingar:

- Riskanalys farligt gods, Solberga, upprättad av Tyréns (arbetsversion)
- Riskanalys farligt gods, ny gymnasieskola och kommunhus, upprättad av Tyréns
- Miljökonsekvensbeskrivning, Flädie station, daterad 2023-02-01

Aktuell detaljplan anger markanvändningen ”TORG<sub>1</sub>” där kollektivtrafiktorg är preciserat. Med preciseringen begränsas markanvändningen till hållplatser, toalettbyggnad, väderskydd, cykelparkering mm. Det vill säga markanvändning som enbart innebär tillfällig vistelse och vakna människor.

(...)

Markanvändningen ”TORG” finns inte specificerad i RIKTSAM, men sällanköpshandel bedöms vara likvärdigt när det gäller bebyggelsens känslighet (begränsad vistelsetid, vakenhet mm). För sällanköpshandel ska, enligt RIKTSAM, individrisken understiga  $10^{-5}$  per år. Detta uppfylls för Planområdet kommer framförallt bestå av ytor för pendlarparkering, ytor för ersättningsbuss, gång- och cykelbanor, in- och utfart och grönytor för dagvattenhantering. Inget av dessa ändamål ger upphov till konstruktioner som upphov till skador på urspårade järnvägsvagnar. Genom att begränsa eventuella hårda konstruktioner till väderskydd och eventuella toalettbyggnader har risken minimerats. Plattformar gör också att järnvägsvagnar inte avviker från spår i samma utsträckning. Att lokalisera denna typ av bebyggelse, i begränsad omfattning, i ett stationsområde, bedöms vara acceptabelt.

Det bedöms också vara rimligt att tillkommande byggnader (toalettbyggnad, väderskydd mm) utförs med obrännbar fasad. Denna åtgärd bedöms vara rimligt inom 30 meter från närmaste spårmitt. Avståndet baseras på att bebyggelsen tillåts på detta avstånd utan att åtgärder vidtas, enligt RIKTSAM.

#### **ÅTGÄRDER**

*Nedan återges åtgärder som ska, eller bör, beaktas. Obrännbar fasad (brandteknisk klass A2-s1, d0) på byggnader belägna inom 30 meter från spårmitt. Avser exempelvis toalettbyggnad.*

*Staket, likt det som idag finns vid Lomma station, mellan cykelparkering och plattformar rekommenderas. Det går att uppnå samma funktion med t.ex. planteringar eller höjdskillnader. Syftet är att markera gräns mellan ytor där man rör sig utan att ha särskilt fokus på tågtrafiken, och ytor där fokus behöver vara på tågtrafiken. Spärrstaket uppförs enligt järnvägsplanen (hanteras ej i detaljplanen)*

Utformningen med planskild väg mm anses vara en förutsättning.”

## **Grönstruktur och offentliga rum**

*Torg, gaturum med mera*

Ytorna belägna på varsin sida om spårområdet ges användningen ”**TORG<sub>1</sub>**” på plankartan. På den västra sidan om spårområdet är ytan främst avsedd som plats för pendlarparkering och angöring till plattformarna, men även planteringar och sittplatser inryms här. Inom ytan möjliggörs även för en etappvis utbyggnad av pendlarparkeringen vid behov. På den östra sidan om spårområdet är ytan främst avsedd som pendlarparkering för cykel men även parkeringsplatser för bilar är möjligt att anlägga här.

**Fasad 1** ”Fasad ska utformas med obrännbar fasad” med detta avses (*brandteknisk klass A2-s1, d0*). Stöd för regleringen är PBL 4 kap 12§.

*Grönstruktur*

Inom ytorna med användningsbestämmelsen ”**TORG<sub>1</sub>**” och egenskapsbestämmelsen ”**dagvatten<sub>1</sub> - Anläggning för hantering av dagvatten ska finnas, ex. damm-, infiltration-, magasin- eller fördröjningsanläggning**” medges att grönytor för dagvattenhantering anläggs. I planområdets östra del, vid befintlig korsning Flädie Banväg och väg 913 finns en mindre sänka (figur 9). Sänkan kan med fördel användas för dagvattenhantering i enlighet med dagvattenutredningens förslag. Att använda grönytor som dagvattenhantering skapar ett attraktivt och funktionellt inslag i stationsmiljön.

### **dagvatten<sub>1</sub> Anläggning för hantering av dagvatten ska finnas**

*Motiv: Tydliggör att anläggning för dagvattenhantering ska anordnas på kollektivtrafiktorget. Stöd för regleringen är hantering av miljö kvalitetsnormer enligt PBL 2 kap 10§.*

**Träd - Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk**



Motiv: Tydliggör att en bok på fastigheten Fjelle 2:12 endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Stöd för regleringen är PBL 4 kap 10§.

## **Miljökompensation**

Den grönyta som försvinner ska i exploateringskedet 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 kompensation ske på annan plats i kommunen. Med funktion och kvalitet avses de ekosystemtjänster och den biologiska mångfald som idag ryms inom ytan. En inventering och analys av värden som riskerar att försvinna och hur dessa ersätts tas fram av miljöstrateg. Kostnader för miljökompensation och utredningar gällande miljökompensation belastar exploitören.

Vilka naturvärden som behöver kompenseras konkretiseras i projekteringskedet. Om något träd behöver dispens från artskyddsförordning eller biotopskydd är Länsstyrelsen i Skåne den instans som hanterar frågan.

## **Gator, parkering och trafik**

### *Angöring till stationsområdet*

Angöring till och från pendelparkeringen från väg 913 sker via området markerat med användningsbestämmelsen ”**VÄG<sub>1</sub> – In- och utfart**”. Via den når resenärer även cykelparkeringar och ytor för ersättningsbussar. För att ta sig från den västra sidan till den östra sidan av Lommabanan behöver resenärerna gå eller cykla via ramperna eller trapporna. Till den östra sidan av järnvägen är det även möjligt att ta sig via markvägen.

### *Gång- och cykeltrafik*

Stationen kommer bli en målpunkt i den norra kommundelen och det är därför viktigt att målpunkten har god tillgänglighet för cyklister och gående. En trafikutredning utförd 2022-06-30 av Sigma Civil bedömer att den nya stationen i Flädie kommer alstra drygt 140 cykelresor/dag.

### *Cykelparkering*

Inom stationsområdet bedöms behovet av cykelparkeringsplatser uppgå till ungefär 70. Trafikutredningen (Sigma Civil, 2022) lyfter dock att betydligt fler parkeringsplatser än så för cykel bör anläggas. En anledning är att cykeltrafiken gynnas genom att det säkerställs att det alltid finns plats att ställa cykeln väderskyddat och med möjlighet att låsa fast den. Att tillräckligt med utrymme finns för

parkeringsplatser för cykel i strategiska lägen är en viktig utgångspunkt för ett hållbart resande och för en fungerade station.

Drygt 200 cykelparkeringar (utomhus eller i byggnader) möjliggörs inom områdena markerat med användningsbestämmelserna ”**TORG<sub>1</sub>**” på plankartan. Cykelparkeringar föreslås lokaliseras i direkt anslutning till plattformarna för att underlätta bytet mellan färd sätt. Även annat som underlättar cyklisters pendlingsmöjligheter kan med fördel erbjudas på stationsområdet. Det kan till exempel vara väderskyddade cykelparkeringar, cykelpumpar etcetera.

#### *Kollektivtrafik och ersättningsbussar*

Användningen ”**T<sub>1</sub> - Järnväg**” syftar att möjliggöra för spårtrafik kopplat till tågresa. I användningen ingår även byggnader och anläggningar som kan behövas både för verksamhetens drift och för service till resenärer. Avgränsningen för ”**T<sub>1</sub>**” följer Trafikverkets järnvägsplans gränser. Planförslaget möjliggör på- och avstigning från båda sidor av spårområdet.

Vid stopp i tågtrafiken planeras ersättningsbussar att köra till stationsområdet via området markerat med användningsbestämmelsen ”**VÄG<sub>1</sub>**” på plankartan. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion som trafikordningar, gatuparkeringar, trottoarer, cykelvägar, laddstolpar, planteringar, gräsytor, snöupplag, hållplatsskydd med mera. Anläggningar och byggnader som behövs för gatans skötsel och bruk ingår också i användningen.

Inom ramen för Trafikverkets vägplan för väg 913 kommer hållplatser för busstrafiken att anläggas längs med väg 913. Från busshållplatsen norr om väg 913 tar sig resenärer sedan till perrongerna via en trappa eller rampsystem med vilplan. Från busshållplatsen söder om väg 913 korsas vägen via en gångbro väster om järnvägen.

#### *Biltrafik*

Biltrafiken inom planområdet kommer framför allt att bestå av parkering och hämtningar och lämningar vid stationen. Trafikutredningen (Sigma Civil, 2022) bedömer översiktligt att den nya stationen i Flädie kommer alstra drygt 200 bilresor/dag.

#### *Parkering för resenärer med bil eller annat motorfordon*

För kommunen gäller ”Parkeringsnorm för cykel och bil i Lomma kommun”, fastställd av kommunfullmäktige 2021-06-03.

Utifrån den bedömda trafikallstringen (200 bilresor/dag) antas ungefär 100 parkeringsplatser för bil behövas för att möta efterfrågan på parkering. Majoriteten av parkeringsplatserna för bil föreslås anläggas på den västra sidan om spårområdet. Det finns möjlighet för fler parkeringsplatser i en etappvis utbyggnad.

#### *Utformning av gator*

Utformning av gator bör i första hand utformas med hänsyn till åtkomlighet och säkerhet för alla trafikslag.

#### *Upphävande av strandskydd a<sub>1</sub>*

Lomma kommun avser att genom planbestämmelse upphäva strandskyddet inom den del av planområdet (vägkopplingen mot Fjelievägen) som ligger inom 100 m från Flädie kyrkdamm, (yta strax under 1200m<sup>2</sup>).

Motiv för upphävandet:

För att säkerställa genomförandet av detaljplanen och även framtida drift av dagvattenanläggning inom området anser Lomma kommun att det är lämpligt att upphäva strandskyddet inom markerat område, följande motiv åberopas:

Att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. (För en stor del av de 1200m<sup>2</sup> har dispens från strandskyddet givits av Länsstyrelsen (LST DNR 17067-2023), där markeras vägen som "Enskild väg", då den i dagslägen utgör utfart för en bostadsfastighet, genom detaljplanen blir gatan/vägen kommunal.)

Bakgrund och skäl till placeringen inom strandskyddat område:

- Vägen kommer att utgöra den primära angöringsväg till Flädie Station, och ersättningsbussar samt resenärer som avser byta från bil till tåg kommer att ta rubricerad väg från väg 913 för att nå stationen.
- Placeringen av avfarten från väg 913 finns angiven i vägplanen för väg 913 och dess placeringen är grundad i Trafikverkets krav för sikt i korsning. För att få tillräcklig sikt mot primärvägens trafik (väg 913) för att kunna angöra densamma, krävställer Trafikverkets regelverk fri sikt om 195m i respektive riktning. Väg 913's vertikalgeometri är dimensionerande och det "krön" som bildas när vägen ändrar riktning i vertikalled mot öster för att komma under järnvägsbron skymmer sikten.
- Då kommunen kommer att ansvara för dagvattnet från gatan behöver dagvattnet tas omhand norr om densamma för att inte riskera

att belasta/påverka Trafikverkets nedsänkta väg. Av denna anledning har kommunen inom vägområdet även planlagt ett några meter brett utrymme där omhändertagandet av dagvattnet kan ske.

- Genom att området utgör allmän plats ”Väg<sub>1</sub>” kommer åtkomsten fortsatt att vara säkerställd, utöver detta så bibehålls ett planlöst avstånd till Kyrkdammen om cirka 60meter.

## **Teknisk försörjning**

### *Energiförsörjning*

Inom allmän platsmark kan teknisk anläggning, exempelvis nätstation, behövas för att försörja belysning, mindre byggnader och laddningsstationer.

### *Dagvattenhantering*

Dagvattenhantering går att lösa inom planområdet. Enligt framtagen dagvattenutredning (WRS, 2022) föreslås att dagvatten från parkering och cykelparkering fördröjs i genomsläpplig beläggning, att vatten från vägar och GC-banor fördröjs i en kombination av nedsänkta växtbäddar och skelettjordar med träd, samt att resterande dagvatten omhändertas i två större torrdammar placerade i lågpunkten i områdets sydöstra del och i grönstråket i områdets västra del. Genom att anlägga alla grönytor något lägre än omgivande hårdgjorda ytor och genom att anlägga hårdgjorda ytor så att de lutar svagt mot grönytorerna så kan vatten rinna av och till viss del fördröjas där. Inget dagvatten får ledas till dammen nordväst om planområdet och planförslaget får inte påverka dammen.

Dagvattenhanteringen behöver ta hänsyn till markavvattningsföretag. För att klara kraven från samtliga påverkade markavvattningsföretag krävs därför att maximalt 1 l/s, ha släppts ut till markavvattningsföretagen vid normala avrinningsförhållanden. Enligt Jordbruksverket dimensioneras jordbrukets vattenanläggningar vanligen för 5–10 års återkomsttid. Här antogs därför att markavvattningsföretagens kapacitet tillgodoses om maximalt 1 l/s, ha tillåtit avrinna från planområdet vid ett dimensionerande femårsregn. För att klara av markavvattningsföretagens krav på fördröjning föreslås att åtgärderna för hårdgjorda ytor klarar av att magasinera 20 mm nederbörd och att allt dagvatten utöver det avrinner till torrdammar. En grov uppskattning om åtgärdsförslagets dimensioner och magasineringskapacitet redovisas i dagvattenutredningen (WRS, 2022).

### *Dagvattenhantering i torrdammar*

För att klara av flödesdimensioneringen till markavvattningsföretagen behöver stora mängder vatten fördröjas. Detta görs enklast i stora tillfälliga magasin i form av två gräsklädda torrdammar – förslagsvis lokaliserade i områdets västra och östra del. Med ett genomsnittligt djup på 0,5 meter krävs totalt 950 m<sup>2</sup> gräsyta uppdelat på de två sidorna. Djup, släntlutningar och utbredning kan anpassas så att dammarna blir större och flackare eller mindre och djupare.

Marken inom planområdet bör höjdsättas så att vatten avrinner ytligt till torrdammarna i första hand, eftersom där finns en större volym att tillgå för fördröjning. Dessa anläggningar bör brädda ut mot jordbruksdikena så att kraftiga flöden avleds från vägar och annan viktig infrastruktur i planområdet.

Den västra torrdammen kan lokaliseras väster om pendlarparkeringen och vatten från den västra dammen avleds med fördel till diket väster om planområdet. Den östra dammen kan placeras i den befintliga lågpunkten vid befintlig korsning väg 913 – Flädie banväg (figur 9). En torrdamm i östra delen av området behöver avvattnas vart detta ska ske utreds i projekteringsskedet. Utlopp i botten av dammarna gör att vatten kan dräneras och avledas till markavvattningsföretagens diken med ett tillåtet flöde.



*Figur 22: Exempel på en torrdamm i anslutning till en väg. Foto: WRS, 2022*

### *Dagvattenhantering från och på parkeringar*

För bilparkeringen och cykelparkeringarna föreslås genomsläpplig beläggning för att omhänderta 20 mm dagvatten. Den genomsläppliga beläggningen behöver täcka minst 35 % av den tillrinnande hårdgjorda ytan, beroende på vilken sorts

beläggning som används (Stockholm Vatten och Avfall AB, 2017). Med en genomsläpplig markstensbeläggning krävs att omkring 1400 m<sup>2</sup> används, motsvarande 35 % av den tillrinnande hårdgjorda ytan. Parkeringsytorna behöver höjdsättas så att de avrinner mot den genomsläppliga beläggningen.

Genomsläpplig beläggning kan konstrueras på flera sätt med olika material, exempelvis grus, hålstensbeläggning, beläggningar med genomsläppliga fogar eller genomsläpplig asfalt. Beläggningen underlagras av porösa lager där vatten kan lagras och dräneras med en ledning i botten.



Figur 33: Genomsläpplig beläggning på Lomma station.

#### *Dagvattenhantering från vägar och GC-banor*

För vägar och GC-banor föreslås en kombination av växtbäddar och skelettjordar för att omhänderta 20 mm dagvatten. Båda åtgärdstyperna har ungefär samma ytbehov, omkring 10 % av den tillrinnande hårdgjorda ytan, men ser olika ut:

- Växtbäddar anläggs nedsänkta så att en viss mängd vatten kan bli stående på bädden medan det infiltrerar genom ett poröst filterlager.
- Skelettjordar med träd är luftiga magasin där föroreningar dels sedimenterar, dels tas upp av träden.

Reningsgraden är förhållandevis hög för båda åtgärdstyperna, så dessa åtgärder kan kombineras efter önskemål så länge åtgärdernas yta upptar omkring totalt 300 m<sup>2</sup>. Dimensionerna för anläggningarna kan varieras, men här har magasinskapaciteten beräknats för växtbäddar med ett 20 cm

djupt ytmagasin och ett 50 cm djupt poröst sandlager (15 % porositet) och 1 m djupa skelettjordar (30 % porositet) med ca 17 m<sup>2</sup> yta per träd. Anläggningarna har en dränering i botten samt en bräddledningsanslutning till denna som leder vatten ut mot till exempel torrdammarna.



*Figur 44: Exempel på nedsänkt växtbädd som omhändertar dagvatten som avrinner från väg och GC-väg. Foto: WRS, 2022*

### **Renhållning**

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

## KONSEKVENSER

### Mark

Planförslaget innebär att en yta på ca tre hektar tas i anspråk för anläggandet av ett stationsområde.

#### *Högklassig jordbruksmark*

Delar av stationsområdet anläggs genom att högklassig jordbruksmark (klass 10) tas i anspråk vilken inte kan återskapas. Ianspråktagandet av jordbruksmarken får vägas mot samhällsintresset av infrastrukturutveckling där syftet är att möjliggöra användandet av den nya stationen i Flädie. Tågtrafiken ger förutom fler möjligheter att välja ett hållbart sätt att resa på även möjligheter för framtiden att utveckla våra samhällen på ett attraktivt och hållbart sätt kring tågstationerna.

### Vatten

Planområdets dagvatten avrinner via Önnerupsbäcken och Höje å till Lommabukten. Totalt påverkas fyra recipienter, som samtliga har problem med framför allt övergödning. Med de föreslagna dagvattenåtgärderna förväntas föroreningsbelastningen på recipienterna vara i stort sett oförändrad. Detaljplanen förväntas inte påverka möjligheten att uppnå MKN i recipienterna.

### Luft

Trafikförändringen som planförslaget innebär bedöms inte leda till överskridande av riktvärdena för miljö kvalitetsnormerna 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.

### Natur

Planförslaget innebär att drygt två ha naturmark kommer tas i anspråk för exploatering. Ianspråktagandet av naturmarken får vägas mot samhällsintresset av infrastrukturutveckling.

I enlighet med länsstyrelsen Skånes samrådsyttrande skyddas trädet med egenskapsbestämmelsen träd# - Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Vid en utveckling av platsen är det viktigt att värdesätta och att så långt som möjligt bevara de stora träd som finns.

Planförslaget ger därutöver goda förutsättningar för anläggning av ytor för dagvattenhantering. Möjlighet ges även att plantera nya träd som på sikt kan bidra till luftrening, ge skugga under



varma dagar och dämpa vinden under blåsiga dagar samt ge ett ombonat och trevligt intryck.

#### *Strandskydd*

Strandskyddet föreslås upphävas inom ca 1200m<sup>2</sup> för att möjliggöra angöring till Stationsområdet, skäl för upphävandet finns under ”Planförslag- Gator, parkering och trafik - Upphävande av strandskydd- a<sub>1</sub>”

### **Miljökompensation**

Värden och funktioner som inte kan kompenseras för inom planområdet ska företrädesvis kompenseras på mark i anslutning till planområdet. Kostnader för miljökompensation och utredningar gällande miljökompensation belastar exploatören.

### **Trafik**

#### *Gång-, cykel- och kollektivtrafik*

Stationen kommer innebära en ökad mängd gång- och cykeltrafik i området. Trafikutredningen (Sigma Civil, 2022) bedömer att stationen kommer alstra ungefär 140 cykelresor/dag.

Stationen innebär en ökad tillgänglighet till kollektiva transportmöjligheter i Lomma kommun vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

#### *Biltrafik, parkering och angöring*

Då Flädie station är lokaliserad i utkanten av tätbebyggt område förväntas en stor del av tågresenärerna ta sig till stationen med bil. Enligt trafikutredningen (Sigma Civil, 2022) bedöms trafikallstringen till stationen inte skapa några kapacitetsproblem i anslutningen till väg 913. Av de drygt 200 bilresorna som stationen bedöms alstra kan ungefär 10 % antas ske under den mest trafikerade delen på dygnet. Detta innebär drygt 20 bilrörelser under den mest trafikerade timmen, vilket innebär en bil var tredje minut. Även om trafiken kan antas koncentreras till tiden närmast för tågavgångar kommer inte trafikflöden av den storleksordningen att skapa kapacitetsproblem.

### **Teknisk försörjning**

#### *Energiförsörjning*

Ett plangenomförande kan medföra att ny transformator- eller nätstation behöver uppföras, exempelvis om laddstolpar för elbilar anläggs.

### *Vatten och spillvatten*

Förstärkning av ledningsnätet för vatten och spillvatten är inte nödvändig.

### *Dagvattenhantering*

Planens genomförande innebär att ytor kommer att hårdgöras till förmån för anläggandet av stationsområdet. När planområdet exploateras kommer avrinningen från området att öka avsevärt, dels eftersom andelen hårdgjorda ytor i området ökar, dels eftersom mer intensiv nederbörd förväntas i framtiden till följd av ett förändrat klimat.

Dagvattenutredningen (WRS, 2022) föreslår att dagvatten omhändertas i genomsläpplig beläggning (för parkeringsytor) och i en kombination av växtbäddar och träd i skelettjord (för vägar och GC-vägar). Dagvatten från resten av området, samt det dagvatten som inte rymms inom anläggningarna för vägar och parkeringar, behöver avledas till två torrdammar, en på var sida om järnvägen. På så sätt kan tillräckligt mycket dagvatten fördröjas för att inte öka utflödet till markavvattningsföretaget.

### *Kommunikationer*

Nya anläggningar för tele/datatrafik är inte nödvändiga.

## **Hälsa och säkerhet**

### *Tillkommande buller genom planen*

Lommabanan medför buller men bedöms inte påverka planområdet och dess syfte. Människors vistelse på områdets ytor kommer att vara av tillfällig karaktär och endast pågå under kortare tid, då främst vid förflyttning mellan fordon och järnvägsområde.

Området är även utsatt för trafikbuller från väg 913. Några värden för omgivningsbuller redovisas inte inom ramen för planarbetet då detaljplanen inte inbegriper några bostäder.

### *Tillkommande risker genom planens genomförande*

Järnvägen är kopplad till olika risker, bland annat transport av farligt gods, urspårning, elolyckor och obehörig spårvistelse. Tillkommande gång- och cykelvägar ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan kommer ett spärrstaket placeras mellan befintligt och nytt spår i höjd med plattformarna för att förhindra att personer tar sig mellan plattformarna genom att korsa spårområdet.

### *Risk utgående från järnväg och väg samt farligt gods.*

Detaljplanen föreslår ingen markanvändning som uppmuntrar till stadigvarande vistelse i närheten av vare sig järnvägen eller

väg 913. Riskutredningen (Tyrens 2024-02-13) kommer fram till slutsatsen:

” Några risker som behövs regleras med planbestämmelser bedöms inte finnas, förutom följande:

Byggnader, belägna inom 30 m från närmaste spårmitt, ska uppföras med obrännbar fasad (brandteknisk klass A2-s1, d0).

Det framtida arbetet bör beakta behovet av någon form av avskiljning/staket/plantering, för att markera skillnad mellan vanliga ytor och plattformen (där uppmärksamhet behöver vara mot järnvägen).”

## **Kultur**

Planförslaget bedöms inte ändra kulturmiljöns status.

## **Riksintressen**

### *Kustzon*

Detaljplaneområdet Flädie station ligger inom riksintresset högexploaterad kustzon som sträcker sig längs hela kusten i Lomma kommun in till Europaväg 6 som ligger cirka 3-4 kilometer från kusten. Riksintresset avser de samlade natur- och kulturmiljövärdena som förutsättning för friluftsliv och turism och tillkom under 1970-talet i fysisk riksplanering och infördes på 1980-talet i Naturresurslagen och sedan 1998 i Miljöbalken. Syftet var att begränsa större exploateringar i form av industrier och sommarstugeområden som begränsar tillgängligheten till kustzonen samt natur- och kulturlandskapets kvaliteter inom de speciellt utpekade kustområdena i landet och hur landskapet upplevs från kusten. Riksintresset ska inte påverka naturlig utveckling av tätorter eller lokalt näringsliv och dess behov av bostäder, service och infrastruktur.

Flädie stationsområde utgör en viktig del av servicen i samhällsutvecklingen för Bjärreds tätort och möjliggör klimatsmart mobilitet. Kommunen anser därför att detaljplanen utgör en del av naturlig tätortsutveckling för Bjärred/Borgeby vilket innebär undantag från riksintresset. Natur- och kulturmiljöanalyser har genomförts och området saknar kärnvärden för natur- och kulturmiljövård. Detaljplanens genomförande bedöms vidare inte medföra påtaglig skada på landskapsbilden i området. Lommabanan har tidigare haft en station strax norr om planområdet i anslutning till Flädie by och funktionen har därmed historisk förankring.

Detaljplanen medför dessutom att intentionerna i riksintresset högexploaterad kustzon tillvaratas genom att tillgängligheten för turism och friluftsliv underlättas med tågstationen och angöringsmöjligheter till kustzonen. Kommunen anser

sammanfattningsvis att projektet utgör lämplig utveckling inom kustzonen i sin helhet och att inga påtagligt negativa effekter uppstår.

#### *Järnväg (Lommabanan)*

Planförslaget innebär att möjligheten att resa kollektivt för boende i Lomma kommun förbättras vilket får anses ligga inom riksintressets intentioner.

#### *Väg (Europaväg 6)*

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset i någon större utsträckning då planområdet ligger ca en km väster om E6:an. Planförslaget innebär att fler kan välja att resa kollektivt istället för att köra bil vilket kan påverka antalet bilar och andra motorfordon som använder sig av E6:an vid in- och utpendling.

### **Sociala konsekvenser**

#### *Barnperspektivet*

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planförslaget berör barn och unga och en barnkonsekvensanalys har utförts under detaljplanens framtagande. Analysen kom att till stor del handla om hur stationsområdet möjliggör för användandet av den nya stationen i Flädie vilken kan ge barn och unga större möjligheter att röra sig i samhället utan att behöva vara beroende av vuxna. Ett stationsområde är dock en plats där små barn inte bör vistas utan en vuxens sällskap. Därför behöver stationsområdet anpassas och utformas så att det uppfattas som tryggt och säkert av såväl barn och unga som vuxna. Planområdet har goda förutsättningar för att bli en trevlig och säker miljö för barn och unga genom god gestaltning samt ett säkert och utvecklat gång- och cykelvägnät med nya förbindelser.

En väl fungerande kollektivtrafik har stor betydelse för barn och ungas självständighet och möjlighet att på ett jämlikt sätt kunna förflytta sig i samhället. En ökad rörelsefrihet möjliggör för barn och unga att utforska sin omgivning och utveckla färdigheter som behövs för att effektivt kunna interagera med den och hitta lösningar på problem och utmaningar i sin vardag. Att tidigt i livet vänja sig vid att förflytta sig med kollektivtrafik ger också en bra grund för att tycka att det är naturligt även i vuxen ålder och på så vis kan sannolikheten för att fler reser kollektivt i framtiden öka.

#### *Tillgänglighet, trygghet*

Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt.

### *Jämställdhet och vardagsliv*

Planförslaget har goda förutsättningar att främja jämställdhet mellan kvinnor och män. Kvinnor har i lägre utsträckning än män tillgång till bil och körkort medan män i sin tur reser längre sträckor än vad kvinnor gör. Skillnaderna i restid är dock små på grund av att män i högre utsträckning använder bil och därmed inte behöver förhålla sig till tidtabeller eller kollektivtrafikens förbestämda rutt. Vidare gör färre män än kvinnor sina resor med kollektivtrafik. En ny station i Flädie kan därför underlätta för de som gör sina resor med bil att istället resa mer kollektivt samtidigt som personer som saknar tillgång till bil och/eller körkort får ökade möjligheter att resa till och från Flädie med omnejd.

## UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

### **Miljöbedömning enligt miljöbalken**

Vid framtagandet av en ny detaljplan, eller vid ändring av en befintlig, ska kommunen ta ställning till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen är den process som ska komma fram till om ett förslag till en detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Undersökningen är lagstiftad i 6 kap. MB och består av två moment. Kommunen ska identifiera de omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan. Kommunen ska också genomföra ett samråd om frågan med länsstyrelsen och andra kommuner som kan antas bli berörda utifrån sitt särskilda miljöansvar.

Om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska, enligt 4 kap 34 § PBL (2010:900), bestämmelserna om miljökonsekvensbeskrivningen i den strategiska miljöbedömningen, enligt 6 kap 11–19 § MB, tillämpas.

I arbetet med undersökningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan har tjänstepersoner från miljöenheten, detaljplaneenheten samt miljöstrategiska enheten deltagit.

### **Bedömning/beslut om betydande miljöpåverkan**

Den samlade bedömningen är att planförslagets genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta bland annat då planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan, planförslaget inte bedöms strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Vidare berör

planförslaget inte områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt. Ett genomförande av detaljplanen bedöms heller inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

# GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

---

## Organisatoriska och ekonomiska frågor

### *Ansvarsfördelning*

Lomma kommun är tillsammans med Trafikverket byggherre. Vem som ansvarar för vad regleras i ”Medfinansieringsavtal – byggnation av station i Flädie, Lomma kommun” (KS/KF 2019:164.060 §7).

### *Huvudmannaskap för allmänna platser*

Lomma kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

### *Avtal*

Flera avtal och överenskommelser gällande Lommabanan har under tidigare år tecknats mellan bland annat Lomma kommun och Trafikverket.

2019 tecknades ”Medfinansieringsavtal – byggnation av station i Flädie, Lomma kommun” (KS/KF 2019:164.060 §6) mellan Lomma kommun och Trafikverket. Enligt avtalet ska Trafikverket utföra och Lomma kommun bekosta den statliga infrastrukturen (plattformar, gångbroar, trappor och ramper till plattformar). Kostanden beräknas uppgå till 59 – 72 miljoner kronor (prisnivå 2019–02).

2019 tecknades ”Medfinansierings- och samverkansavtal för Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2” mellan Trafikverket, Region Skåne och kommunerna Lomma, Malmö och Kävlinge (godkänt i kommunfullmäktige 2019-04-25) gällande utbyggnad av mötesspår i Alnarp och Flädie, samt förläning av plattform i Kävlinge. Kostnaden beräknas uppgå till 200 miljoner kronor (prisnivå 2016–01) och Lomma kommuns andel uppgår till 17 miljoner kronor.

Kommunen ansvarar ensam för och bekostar utbyggnaden av stationsområdet inom allmän platsmark.

Trafikverket har inom ramen för järnvägsplanen för Lomma banan etapp 2 planlagt för ny järnvägsmark med servitutsrätt på kommunens allmänna platsmark. Denna detaljplan påverkar inte servitutsrätten.

Kommunen har förvärvat bostadsfastigheten Fjellie 9:11 direkt öster om spåren. Tillträde skedde 1 februari 2022.

Avtal om överlåtelse av den bebyggda fastigheten Fjellie 2:12 avses tecknas med berörd fastighetsägare.

Kommunen har för avsikt att hos Lantmäterimyndigheten ansöka om att genom fastighetsreglering ackvirera del av fastigheterna Fjellie s:2, Fjellie 2:10 och Fjellie 8:3.

Kommunen har både rättighet (PBL 6:13) och skyldighet (PBL 14:14) att lösa in mark som enligt detaljplanen ska anläggas som allmän platsmark som kommunen ska vara huvudman för. Vid bestämmande av ersättning ska 4 kap. EXL tillämpas.

Avtal om överlåtelse alternativt överenskommelse om fastighetsreglering krävs även gällande av projektet berörd mark inom jordbruksfastigheterna Fjellie 2:10 och 8:3. Avtal och marköverföringar ska ske i enlighet med kommande detaljplan.

Trafikverket tecknar de avtal om markupplåtelser och/eller marköverlåtelser som krävs för de statliga infrastrukturåtgärkningarna väg 913 och järnvägen.

## **Administrativa bestämmelser**

### *Genomförandetid*

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

## **Tekniska åtgärder**

### *Utbyggnad av allmänna anläggningar*

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar nyanläggs/byggs om:

- Hållplatsläge för tågtrafik (T<sub>1</sub> detaljregleras inom järnvägsplanen)
- Cykelparkering
- Bilparkering
- Gång- och cykelbanor
- Sittplatser och papperskorgar
- Belysning

Detaljplanen innehåller en anslutning till statlig väg. Dialog beträffande utformningen för anslutningen har skett med Trafikverket. I projekteringsarbetet ställer Trafikverket vidare krav på bl.a. anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etc. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförande gällande VGU (Vägar och gators utformning).

Detaljplanen kan innebära behov av om- och nyförläggning av energiinfrastruktur (främst elnät) i samband med kapacitetshöjning (exempelvis ny nätstation). Om- och nyförläggningar är beroende av överenskommelser med markägare och eventuella myndighetstillstånd. Åtgärderna ska



därutöver vara tekniskt lämpliga och inte innebära negativ påverkan på naturmiljön. För att landa i ett smidigt genomförande av detaljplanen är det viktigt att åtgärderna är klarlagda så långt som möjligt, vilket innebär att nya placeringar och behovet av ny infrastruktur ska vara klarlagt. Vid en utbyggnad som bygger på att infrastruktur flyttas och/eller byggs ut är det ändamålsenligt att fastlägga att åtgärderna avseende infrastrukturen är realiserbara. Frågan om placering och avtalstecknande rörande nätstationen ska vara klar när detaljplanen antas. Det gäller även för övrig omlagd infrastruktur. Kostnader för omläggning av befintlig infrastruktur belastar den som begär ändring.

#### *Massbalansering*

Beroende på jordkvaliteten kan rena överskottsmassor från utbyggnaden användas till anläggning av allmän plats. Jordmassor som påträffas innehålla föroreningar bör gå till deponi eller användas där det är lämpligt.

#### *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.

### Fastighetsrättsliga åtgärder

#### *Fastighetsbildning*

I de fall del av fastighet förvärfvas krävs lantmäteriförrättning i form av avstyckning alternativt fastighetsreglering för att överföra berörd mark till kommunägd fastighet.

#### *Ledningsrätt med mera*

Rätt att framdra ledningar inom planområdet ska regleras med ledningsrätt eller servitut. Upplåtelse av ledningsrätt och servitut måste ske på initiativ av ledningshavaren. Fastighetsägare har rätt till ersättning för ledningsrätt, om överenskommelse inte kan träffas gäller expropriationslagens regler.

#### *Ansökan om fastighetsbildning med mera*

Det ankommer på berörda fastighetsägare att hos Lantmäterimyndigheten ansöka om erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

### PLANERINGSAVDELNINGEN

Roger Jönsson  
planchef

Grace Wetterlund  
planarkitekt