



Detaljplan för del av Fjellie 2:13 i Flädie, Lomma kommun (trafikplats Flädie)



Ortofoto över trafikplats Flädie med ungefärlig planområdesgräns

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser 2016-10-12
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse 2016-10-12

Utredningar och underlag (tillgängliga på kommunledningskontorets kansli):

- Behovsbedömning 2015-04-10
- Miljökonsekvensbeskrivning 2015-10-08
- Tillägg till miljökonsekvensbeskrivning 2016-09-26
- Lokaliseringsprövning 2015-10-08
- Dagvattenutredning Trafikplats Flädie 2016-04-07
- Miljövärdesbedömning 2016-06-20
- Inventering av fladdermöss inom fastigheten Fjellbo, Lomma kommun 2016-08-30

PLANBESKRIVNING

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för lokalgata, gång- och cykelväg, fordonsservice, återvinningscentral och handel med återvinningsmaterial samt teknisk anläggning inom planområdet.

Planförslaget innefattar:

- Kvartersmark för fordonsservice, återvinningscentral och handel med återvinningsmaterial och teknisk anläggning (dagvattenhantering)
- Allmän platsmark för lokalgata och gång- och cykelväg.

PLANDATA

Läge, avgränsning, areal

Planområdet ligger öster om Flädie by och avgränsas av motorvägen (E6:an) i öster, väg 913 i söder, Flädie Mejeriväg i väster och jordbruksmark i norr. Planområdet omfattar cirka 34 000 m².

Markägare

Fjellie 2:13 Lomma kommun

Fjellie 2:6 Trafikverket

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunala beslut i denna planprocess

Kommunstyrelsen beslutade 2014-09-17 att ge planeringsavdelningen i uppgift att upprätta detaljplan för del av Fjellie 2:3. Inom området föreslogs att pröva en ändring av markanvändning från jordbruksändamål och boende till att innefatta tankställe, pendlarparkering och/eller räddningstjänststation samt återvinningscentral.

Kommunstyrelsen beslutade 2015-03-25 att det i det fortsatta arbetet inte ska prövas en lokalisering av räddningstjänststation inom föreliggande detaljplan.

Kommunstyrelsen beslutade 2015-10-28 att godkänna detaljplaneförslag för del av Fjellie 2:3, daterat 2015-10-14, att sändas ut på samråd. Detaljplanen har varit ute på samråd 9 november 2015 – 7 december 2015.

Kommunstyrelsen beslutade 2016-10-26 att godkänna detaljplaneförslag för del av Fjellie 2:13, daterat 2016-10-12, att sändas ut på granskning. Detaljplanen har varit ute på granskning 7 november 2016 – 5 december 2016.

Översiktsplan

Enligt Lomma kommuns översiktsplan angränsar planområdet till utredningsområde för byggnation och planområdet är utpekade för en placering av tankställe.

Planförslaget avviker från gällande översiktsplan då området ej är utpekade för återvinningscentral. Avsteget motiveras med att en återvinningscentral är ett mycket angeläget lokalt och regionalt intresse, bland annat då Lomma kommun helt saknar en sådan. Föreslagen placering innebär en lämplig lokalisering i förhållande till befintlig infrastruktur, befintliga återvinningscentraler samt tätorterna Lomma, Bjärred, Lund och Löddeköpinge. Området kan även nås med kollektivtrafik. Vidare så gör störningarna från omkringliggande trafikområden, tankställe (utpekade i översiktsplanen) och pendlarparkering (arbetsplan trafikverket) att ett ianspråktagande för ytterligare störande verksamhet kan motiveras då fragmentering redan skett. Andra lokaliseringar har prövats (Lokaliseringsprövning 2015-10-08) och befunnits vid en sammanvägd bedömning, som mindre lämpliga jämfört med nu föreslaget alternativ. Ett plangenomförande påverkar ej allmänhetens tillgång till området då området idag ej är tillgängligt för allmänheten. Den aktuella lokaliseringen bedöms som den mest lämpliga med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov (2 kap PBL 2§).

Detaljplaner

Området är inte tidigare planlagt.

Kulturmiljöprogram

Området är ej utpekade i Lomma kommuns kulturmiljöprogram, antaget av kommunfullmäktige 2005-11-24.

Naturmiljöprogram med grönplan

Området är ej utpekade i Lomma kommuns naturmiljöprogram, antaget av kommunfullmäktige 2008-12-11.

Arbetsplan Väg E6, Malmö Helsingborg, Trafikplats Flädie

Trafikverket har tagit fram en arbetsplan (Objekt 8851112 2010-09-01) som omfattar trafikanläggning (cirkulationsplats och gatumark) samt pendlarparkering. Trafikverket har även tagit fram ett tillägg till arbetsplanen med en förändrad placering av pendlarparkeringen. Tillägget vann laga kraft 2015-11-04. Detaljplaneförslaget överensstämmer med föreliggande tillägg till arbetsplan.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark

Nuvarande användning

Området kring trafikplats Flädie består av ett öppet jordbrukslandskap som ofta bjuder på långa utblickar. Lunds stadssiluett syns på långt håll liksom byarna och enskilda gårdar på slätten. Gårdarna ligger relativt glest och närmaste by är Flädie som ligger cirka 500 meter från planområdet. Platsen domineras av storskalig infrastruktur (vägar, skyltar och belysningsstolpar). Vägen söder om planområdet ligger till stora delar högre än planområdet och vegetation och alléer utgör väl synliga inslag och ger landskapet sin speciella karaktär. Väg 913 med sin belysning som sträcker sig hela vägen till Lund är en utmärkande barriär i området och så även E6:an öster om planområdet går i en djup skärning i landskapet.

Planområdet används idag för jordbruksändamål (åker- och betesmark) samt tillhörande bostadsändamål. Åkerlandskapets struktur är storskalig och högre vegetation finns i huvudsak i anslutning till bebyggelsen.



Ortofoto med planområdet markerat

Geoteknik

Berggrunden utgörs av kalksten och lutar mot väster. SGUs jordartskarta över området visar att all den ytliga jorden utgörs av lermorän. Jordlagrens mäktighet är ca 70 m inom området. Utförda undersökningar visar att jorden väster om broläget består av 1-2,5 m lermorän ovan siltig finsand. Generellt påträffas ca 0,4-0,6 m matjord inom områden med åkermark. Den naturliga lermoränen och sedimenten är fasta och överkonsoliderade.

De geotekniska förutsättningarna i området är goda vilket innebär att anläggande kan ske utan förstärkningsåtgärder.

Markradon

Enligt översiktlig kartering är stora delar av området normalriskområde (morän) och en liten del i sydvästra hörnet lågriskområde (lera och sand).

Markföroreningar

Enligt Trafikverkets arbetsplan för trafikplats Flädie innehåller befintlig bullervall som angränsar till planområdet förorenade massor som härstammar från Trafikverkets renovering av E6:an mellan trafikplats Lomma och Borgeby. Arbetsplanen säger att vid påbyggnad av vallen ska detta beaktas. Omgrävning får inte ske. En anmälan om miljöfarlig verksamhet lämnades in i samband med upprättande av vallen. Länsstyrelsen konstaterade i sitt yttrande att matjord som ska användas som åkermark inte bör innehålla halter av ämnen, som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning. Miljö- och byggnadsnämnden delade denna uppfattning och beslutade att massorna kunde användas som bullervall, dvs mindre känslig markanvändning.

Äldre asfaltsbeläggningar kan innehålla stenkolstjära. Upprivna och borttagna beläggningar innehållande stenkolstjära kan klassificeras som farligt avfall i enlighet med avfallsförordningen. Söder om planområdet gick den tidigare järnvägen mellan Lund och Bjärred. Viss risk för att man använt syll med kreosot kan finnas medan risken för bekämpningsmedelsrester i den tidigare banvallen bedöms som små med hänsyn till järnvägens korta epok och tidiga nedläggning (1939).

Vägranter innehåller generellt en risk för föroreningar. Provtagning av dikesmaterial utfördes i 10 stycken punkter längs väg 16 i samband med att Trafikverket tog fram arbetsplan för området. Analyser utfördes på prov från två stycken punkter, avseende alifater, aromater, PAH, metaller och klorid. Analyserna visar att barium och bly förekommer i halter över riktvärden för KM (känslig markanvändning), enligt generella riktvärden för förorenad mark (Naturvårdsverket). Analyserna visar inga värden över MKM (mindre känslig markanvändning). Med dessa resultat som utgångspunkt bedöms dikesmassor som schaktas kunna användas som fyllnadsmassor i bullerskyddsvallar eller till gröna ytor i trafikplatser inom projektet. Massorna kan som alternativ till att användas inom projektet transporteras till en deponi för icke farligt avfall.

Jorden i området består i huvudsak av tät lermorän vilket begränsar spridning av föroreningar och därför bedöms att inga ytterligare skyddsåtgärder behövas för grundvatten eller brunnar.

Vid schaktning av förorenade massor ska en anmälan göras till kommunens miljöenhet innan arbetet påbörjas.

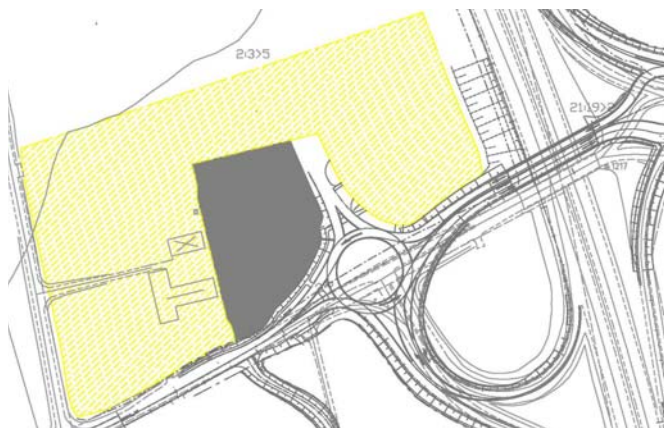
Trafik

Trafikplats Flädie är en viktig infartsport mot Lund via väg 16 och utgör också infartsport till Flädie och Bjärred via väg 913. Trafikplatsen är en planskild korsning och väster om bron finns en trevägskorsning reglerad med trafikljus. En plankorsning ansluter till väg 913 söderifrån strax väster om trafikplats Flädie och Flädie Mejeriväg ansluter till väg 913 väster om planområdet.

Trafikverket planerar att bygga om trafikplats Flädie och Trafikverkets arbetsplan omfattar ett område som sträcker sig från Fjellbo gård, cirka 350 m väster om trafikplatsen till den befintliga pendlarparkeringen cirka 300 m öster om trafikplatsen.

Syftet med utbyggnaden av trafikplats Flädie är att uppnå ett trafiksäkrare och effektivare vägsystem med hög framkomlighet. I utbyggnaden av trafikplatsen ingår en ny cirkulationsplats väster om trafikplatsen, vilken ersätter befintlig signalreglerad korsning. Vidare byggs en ny pendlarparkering (85 bilplatser och 5 långtradarplatser) nordväst om trafikplatsen. Även en ny bro med tre körfält strax norr om den befintliga kommer byggas. Cirkulationsplatsen av droppestyp, öster om trafikplatsen flyttas något norrut och rampernas radier görs större. Utbyggnaden ingår i Trafikverkets *Nationell plan för transportsystem 2010-2021*.

Trafikverket har tagit fram ett tillägg till föreliggande arbetsplan som vann laga kraft 2015-11-04. Tillägget reglerar en flytt av föreslagen pendlarparkering från den sydöstra delen av planområdet till ej planlagt område mellan fordonsservice och ÅVC.



Planområde gulmarkerat, yta för pendlarparkering i trafikverkets tillägg mörkgrå, i övrigt visas trafikverkets utbyggnad av trafikplats Flädie i svart liksom förslag på framtida breddning av väg E6

Biltrafik

Trafikmängderna på väg E6, väg 913 och Flädie Mejeriväg framgår av tabellerna nedan.

	Total trafik	Tung trafik (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Mätår
E6 norr trafikplats Flädie	46670	7130	15 %	2014
E6 söder trafikplats Flädie	39850	6790	17	2014

Trafikflöden för år 2014 (årsmedeldygnstrafik)
Källa Trafikverket

	Total trafik	Tung trafik (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Mätår
Flädie Mejeriväg	660	50	8	2008
Väg 913	6300	340	5	2008

Trafikflöden för år 2008 (årsmedeldygnstrafik)
Källa Trafikverket

Fram till 2035 beräknas antalet fordon per årsmedeldygn att ha ökat till mellan 77 500 och 85 600 fordon på E6 (söder resp. norr om trafikplats Flädie), respektive till 9700 på väg 913. Andelen tung trafik uppskattas till 17 % respektive 16 % (söder respektive norr om trafikplats Flädie) och för väg 913 skattas andelen tung trafik till 8 %. Fram till 2035 beräknas antalet fordon per årsmedeldygn att ha ökat till 850 ÅDT på Flädie Mejeriväg och andelen tung trafik uppskattas till 8 %.

För att slänterna längs E6:an, vid en breddning till 3+3 körfält samt avfartsfiler ska ha en lagom brant slänt, kan inga verksamheter placeras för nära befintligt släntrön.

Parkeringsnorm för bil och cykel

För kommunen gäller ”Parkeringsnorm för Lomma kommun” antagen av kommunstyrelsen 2013-11-20. Enligt denna ska parkering ske inom egen fastighet.

Kollektivtrafik

Söder om planområdet finns hållplats för regionbuss. I samband med ombyggnaden av trafikplats Flädie planeras hållplatsen på södra sidan av väg 913 att flyttas 90 meter österut och båda hållplatserna kommer att tillgänglighetsanpassas. Vidare kommer busshållplatsen på den södra sidan av väg 913 byggas

om till en så kallad fickhållplats vilket medför ökad trafiksäkerhet då bussen inte stannar ute på väg 913. I samband med ombyggnaden av trafikplats Flädie kommer även en ny gångväg att byggas så att fotgängare kan ta sig till och från busshållplatserna österut mot pendlarparkeringen utan att behöva gå på väg 913. Vid den planerade cirkulationsplatsen kommer det att finnas gångpassage i plan.

Gång- och cykeltrafik

Norr om planområdet passerar en regional gång- och cykelväg mellan Lund och Bjärred på en separat bro över E6:an.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Området ingår i Kraftringens nätområde.

Vatten och spillvatten

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. 100 meter norr om planområdet finns vatten- och spillvattenledningar.

Dagvattenhantering

Planområdet ligger ej inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Inom planområdet ska dagvatten omhändertas lokalt och fördröjningsdamm för dagvatten ska finnas.

Kommunikationer

Inom planområdet finns inga ledningar för tele- och datatrafik.

Vatten

Lomma kommun ligger inom området för den s.k.

Alnarpsströmmen som är en djupt liggande akvifer i en dalgång i den sedimentära berggrunden vilken löper diagonalt genom sydvästra Skåne, från Barsebäck - Lomma i nordväst ned till Skivarp - Abbekås i sydost. En akvifer är en geologisk bildning som lagrar grundvatten med så stor lagringskapacitet och så stor genomsläpplighet att grundvatten kan utvinnas ur den i användbara mängder. Ovan berggrunden är grövre sand- och grussediment avlagrade. Berggrunden och de grova sedimenten innehåller stora uttagbara mängder grundvatten.

Alnarpsströmmen används idag inte för kommunal vattenförsörjning i Lomma men är en viktig vattenresurs som kan vara intressant för framtida användning. Akvifären överlagras av mäktiga jordlager som främst utgörs av lermorän och är mycket väl skyddad mot påverkan från det aktuella området och inga grundvattenskydd krävs därför längs sträckan.

Det ytliga grundvattnet i området vid trafikplats Flädie ligger i de lägre delarna ca 1-2 m under markytan medan det i de högre områdena ligger ca 6-7 m under markytan. Nivåerna indikerar att viss grundvattenavledning sker idag. Nivån varierar under

året och högst grundvatten kan förväntas under senvintern och lägst i början av hösten. Inom planområdet finns inga kommunala vattentäkter eller fastställda vattenskyddsområden. Det finns inga kända enskilda brunnar inom planområdet.

Vägavvattningen av trafikplats Flädie sker via vägdiken och dagvattenledningar längs väg E6 och mynnar ut i Önnerupsbäcken, ca 870 m söder om trafikplatsen. Inga fördröjnings- eller reningsåtgärder finns idag utöver befintliga vägdiken.

Planområdet ingår i avrinningsområdet för Höje å. Önnerupsbäcken som mynnar i Höje å hade 2009 otillfredsställande ekologisk status och god kemisk status (exklusive kvicksilver) men uppnår ej god kemisk status om kvicksilver inkluderas. Inom området råder god kvantitativ grundvattenstatus. Den kemiska/biologiska påverkan som bidrar till att den ekologiska statusen inte är tillfredsställande utgörs av övergödning och för höga halter av bekämpningsmedlet Diflufenikan. Ett förslaget kvalitetskrav för Önnerupsbäcken anger att god ekologisk status ska nås till 2027. Bäcken uppnår ej god kemisk status med avseende på kvicksilver. De höga halterna tros härstamma från historiska utsläpp som lagras i omgivande mark och läcker ut i vattendraget. Samma situation gäller för allt ytvatten i Sverige, den kemiska statusen anges därför även för kvicksilver exkluderat, för Önnerupsbäcken bedöms den som god då det inte finns några indikationer på för höga halter av andra ämnen som prioriteras av vattendirektivet. Vattendirektivet är EU:s ramdirektiv för vatten som trädde i kraft år 2000 och nu är införlivat i svensk lagstiftning, främst i Vattenförvaltningsförordningen (SFS 2004:660).

Önnerupsbäcken ingår i dikningsföretagen Df nr 4 Önnerup år 1902 och Df Fjellie-Värpinge år 1944, där det dimensionerande flödet är 1,3 l/s, ha. Dikningsföretaget som vägdagvattnet leds till mynnar i Önnerupsbäcken som omfattas av biotopskydd.

Kända befintliga åkerdräneringsledningar finns på norra sidan av väg 16 och väster om väg E6. De är anslutna till en åkerkulvert som går väster ut norr om väg 16.

Luft

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

Hälsa och säkerhet

Bullernivå från fordon redovisas i decibel A, dB(A), som är en logaritmisk skala där hänsyn tas till hur människor uppfattar ljud. För att redovisa buller från vägtrafik användas två mått. Ekvivalent ljudnivå är ett medelvärde av trafikbullret över ett dygn. Maximal ljudnivå redovisar den högsta ljudnivå som uppkommer.

I miljökonsekvensbeskrivning tillhörande arbetsplan för trafikplats Flädie har beräknade bullervärden tagits fram och för Fjelle 2:3,5 är den ekvivalenta ljudnivån 52 dB(A) och maximala ljudnivån 60 dB(A). Med det utbyggnadsalternativ som trafikverket tagit fram i sin arbetsplan, med pendlarparkering och ökade hastigheter på väg E6, beräknas den ekvivalenta ljudnivån uppgå till 56 dB(A) och maximala ljudnivån 63 dB(A). I föreliggande detaljplan föreslås inga bostäder inom planområdet.

Transporter av farligt gods

Väg E6 är anvisad transportled för farligt gods och befintlig pendlarparkering är anvisad uppställningsplats för farligt gods.

Vibrationer

I området kring trafikplats Flädie består jordlagren i huvudsak av lermorän med inslag av sand. Området bedöms vibrationstekniskt som gynnsamt och ett riskområde bedöms sträcka sig upp till 10-30 meter från närmsta schakt- och packningsarbete.

Elektromagnetism

Cirka 400 meter öster om planområdet finns en kraftledning (400 kilovolt).

Gasledning högtryck

Cirka 400 meter öster om planområdet finns en stamledning för naturgas.

Översvämning (regn eller högvatten)

Planområdet ligger ej inom område som påverkas av översvämning enligt Lomma kommuns översvämningskartering.

Natur

Planområdet berörs ej av biotopskydd, strandskydd, Natura 2000 eller landskapsbildskydd och ligger ej inom eller i närheten av naturreservat.

I Lomma kommuns översiktsplan föreslås en dragning av Skåneleden väster och söder om planområdet.

Inom planområdet förekommer vegetation framförallt i anslutning till bebyggelsen. Väster om bostadshuset finns en äppelträdsallé (ej biotopskyddad) och norr om finns två stora hästkastanjer, en skogslönn och en bergek. I sydöstra hörnet av ladugården står en lite yngre bergek, i övrigt finns lägre rader av häckar runt bostadstomten, ett par mindre körsbärsträd norr om bostadshuset samt en trädrad med större buskage och träd, varav flera bärgivande, i södra delen av bostadstomten. I öppna landskap, som detta, har många djurarter mycket svårt att röra sig. Mindre dungar, trädrader, åkerrenar och andra restbiotoper, liknande den som bostadstomten utgör, fungerar som viktiga livsmiljöer och spridningskorridorer för den biologiska mångfald som finns i landskapet. Det är önskvärt från naturvårdssynpunkt att behålla och utveckla denna ekologiska struktur.

Byggnader, speciellt äldre, kan hysa flertalet skyddade arter av växter och djur. Det finns häckande ladusvala i ladugården och enligt utförd inventering av fladdermöss (2016-08-25) finns en koloni nordfladdermöss och en dvärgpipistrellhane på vinden i boningshuset. Skulle fladdermöss påträffas under rivningen av uthusbyggnaden ska länsstyrelsen kontaktas. Både fåglar och fladdermöss är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845) och därmed behövs hänsyn tas till deras livscyklar vid åtgärder såsom rivning eller annan störande verksamhet omkring byggnaderna. Man bör också kompensera för eventuella förluster av bo och häckplatser vid utformning av för platsen ny verksamhet.

Miljökompensation

Miljökompensation är en metod som kan användas i exploateringsprocessen för att uppnå god hushållning med naturresurser. Den utgår från att alla fysiska förändringar påverkar miljön och att negativ påverkan ska kompenseras. I första hand ska negativ påverkan undvikas och i andra hand minimeras. De negativa effekter som kvarstår därefter ska kompenseras. Enligt gällande översiktsplan samt beslut från kommunstyrelsen i Lomma ska miljökompensation användas vid all exploatering, så långt det är rimligt.

Jordbruksmark

Planområdet består av åkermark, klass 10, där 10 är den bördigaste sorten.

Kultur

Området kring planområdet består av ett öppet jordbrukslandskap och planområdet gränsar till en regionalt särskilt värdefull kulturmiljö utpekad i länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne. Arkeologiska utredningar har gjorts inom planområdet och i dess närhet.

Trafikverket har tagit fram en arkeologisk utredning för sitt område (9325 m²) och där har enligt slutanmälan framkommit 1 208 anläggningar, varav 384 undersöktes (32%). Inom undersökningsområdet kunde en sönderplöjd, tidig neolitisk långdös och 10 stolpbyggda långhus identifieras. Typologiskt kan långhusen dateras till perioden äldre bronsålder-vendeltid. De kan preliminärt tolkas som lämningar efter sju gårdar som i de flesta fall endast består av ett långhus, men i ett fall består av tre byggnader med olika storlek, konstruktion och sannolikt också funktion. Denna gård kan typologiskt dateras till yngre romersk järnålder-folkvandringstid. Inom området framkom dessutom sju koncentrationer av gropar, kokgropar, härdar, lertäktsgropar samt en brunn. Koncentrationerna har preliminärt tolkats som lämningar efter matlagnings- och aktivitetsytor. De kan utifrån fynd av keramik typologiskt dateras till yngre bronsålder och inledningen av förromersk järnålder.

Inom planområdet har en arkeologisk undersökning tagits fram för den östra delen av planområdet. Förundersökningsområdet inom Fjellie 2:13 omfattade totalt 11 273 m² varav 1 537 m² avbanades (14%). I de nio schakt som togs upp framkom 229 anläggningar varav 104 undersöktes (45%). Anläggningarna bestod av stolphål, gropar, härdar, kokgropar, lertäktsgropar, lager och rännor. Inga huskonstruktioner kunde identifieras, men det är sannolikt att det finns ett antal sådana inom området om man ser till mängden stolphål som framkom. Anläggningarnas karaktär och den övergripande strukturen inom förundersökningsområdet samt fyndmaterialet påminner i mycket om den som fanns i slutundersökningsområdet vid E6 Flädie trafikplats, beläget precis söder och sydväst om den nu aktuella ytan. Liksom inom detta område finns det förmodligen flera matlagnings- och aktivitetsytor inom förundersökningsytan, och sannolikt finns det en stor, sammanhängande boplatz inom hela det flacka höjdstråket vid Fjellie. Ytterligare antikvariska åtgärder i form av en arkeologisk undersökning kommer därför att krävas innan förundersökningsområdet kan exploateras.

Vad gäller den västra delen av planområdet så har en arkeologisk utredning tagits fram. Utredningsområde inom Fjellie 2:13 omfattade totalt 18 700 m² (undantaget Fjellbo gårdläge). Inom denna yta drogs 13 sökschakt som sammanlagt uppgick till 950 m² (5%). I schakten framkom 51 anläggningar vilka preliminärt bedömts bestå av 17 gropar, 3 härdar, 2 kokgropar, 22 stolphål och 7 lager. Anläggningarnas karaktär och den övergripande strukturen inom utredningsområde påminner mycket om den som finns i såväl förundersökningsområdet som slutundersökningsområdet belägna precis öster om Fjellbo gård och den nu aktuella ytan. Kulturlagren i norra delen av området utgör förmodligen ett

större sammanhängande område som ligger i svag nordsluttning och som även fortsätter åt norr. Lagret innehöll förutom inslag av träkol och bränd lera även slagen flinta och keramik.

Anläggningar påträffades både i och under lagret. Anhopningar med gropar, kokgropar och härdar antyder att det finns flera matlagings- och aktivitetsytor inom utredningsområde liksom stolphål sannolikt indikerar ytterligare bebyggelse. Utifrån intilliggande undersökta bebyggelse- och aktivitetsytor bör dateringen ligga inom perioden bronsålder-äldre järnålder. Sannolikt finns det en stor, sammanhängande boplatz runt Fjellbo gård, som topografiskt ligger på ett större sammanhängande flackt höjdråk.

Den antikvariska bedömningen är att hela området bör bli föremål för fortsatta undersökningar i form av en förundersökning, om området kommer att exploateras.

Riksintresse

Planområdet ligger inom riksintresse för kustzonen och ligger i anslutning till riksintresseområde för väg.

PLANFÖRSLAG

Struktur och huvuddisposition

Planområdets struktur och huvuddisposition baseras på pendlarparkeringens och cirkulationsplatsens placeringar som är fastställda i Trafikverkets arbetsplan. En huvudtanke i utformningen är att inte öka infrastrukturens dominans i slättlandskapet och gestaltningen i området ska vara enkel och tydligt anpassad efter det storskaliga och öppna landskapet. Verksamheter inom planområdet bör läggas nivåmässigt i ett läge så att de ansluter till befintlig topografi istället för att placeras i höjd med väg 913 och därmed hamna högt och exponerat i landskapet på en uppfylld platå.



Översiktlig illustration över planområdet (pendlarparkering och cirkulationsplats ligger utanför planområdet). Illustrationen visar hur området omgärdas av en plantering.

Tillkommande bebyggelse

Verksamheter

För att inte skyltar ska dominera i det öppna landskapet får de inte placeras på byggnadernas tak eller om de är placerade på fasad vara högre än takfoten. Inom område för Fordonsservice får en (1) fristående skylt med en höjd av högst 18,00 m uppföras inom egenskapsområdet. Skyltens bredd får vara högst 3,0 meter. Övriga fristående skyltar och reklamanordningar får inte överstiga den tillåtna byggnadshöjden. Skyltar ska samordnas inom egenskapsområdet.

I *Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde* (februari 2000) finns riktlinjer för skyltar som är applicerbara på rubricerat planområde. Riktlinjerna säger bland annat att delmålet är att minska antalet och storleken på skyltar och att skyltar normalt placeras på byggnadsfasad och anpassas till denna. Vidare ska skyltar placeras så att bevarandevärda

utblickar och vyer ej störs och de ska utformas på ett stilrent sätt med enkel och tydligt läsbar information. Skyltar med föränderligt budskap och text ska normalt ej tillåtas. Byggnader ska ha växttak för att minska andelen hårdgjord yta inom planområdet

Fordonsservice

I planområdets sydöstra del möjliggörs för fordonsservice. Fordonsservice är ett begrepp som omfattar service för fordon, förare och passagerare. Fordonsuppställning, reparation samt försäljning av drivmedel och tillbehör ingår i användningen fordonsservice. Till förare och passagerarservice hör toaletter, kiosker, vägresteranger och motell. I en fordonsserviceanläggning får normalt som kompletterande verksamhet även saluföras produkter som verktyg och vissa dagligvaror. Inom området är den största exploateringsgraden i bruttoarea 1 500 m² ovan mark. Härutöver kan skärmtak anordnas i begränsad omfattning. Föreslagen planbestämmelse innebär att verksamheterna får uppföras med en byggnadshöjd om 8 meter och en totalhöjd om 11 meter. Längs norra, östra och södra delen ska trädplantering finnas för att kompensera verksamheternas visuella påverkan på området.

Återvinningscentral

I planområdets sydvästra del möjliggörs för en återvinningscentral för hushåll (ÅVC) och tillhörande installationer samt handel med återvinningsmaterial. Inom område för ÅVC är 1 500 m² högsta exploateringsgrad i bruttoarea ovan mark. Föreslagen planbestämmelse innebär att verksamheterna får uppföras med en byggnadshöjd om 3,5 meter och en totalhöjd om 7,0 meter. Runt område för ÅVC ska trädplantering finnas för att kompensera verksamheternas visuella påverkan på området. Byggnader inom område för återvinningscentral ska ha fasader av tegel för att knyta an till tegelbrukstraditionen i Lomma kommun. Inom område för ÅVC finns utrymme för köbildning så att köbildning ej sker på allmän platsmark.

Markförorening

Påträffas markförorening i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 10 kap 11 § miljöbalken, omedelbart avbrytas och tillsynsmyndigheten underrättas.

Fornlämningar

Inom planområdet finns fornlämning och vid markarbeten krävs tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen. För den östra delen av planområdet krävs ytterligare arkeologiska åtgärder i form av en arkeologisk undersökning innan området kan exploateras. Ett anbudsförfarande är påbörjat med Länsstyrelsens dnr 431-

32997-2016. Den västra delen av planområdet ska bli föremål för fortsatta undersökningar i form av en förundersökning, förutsatt att området ska exploateras. Ytterligare kompletterande arkeologiska utredning kan även krävas för det befintliga gårdsläget och lokalgator. Inga ytterligare arkeologiska arbeten kommer att genomföras innan detaljplanen vunnit laga kraft.

Grönstruktur

Den uppvuxna vegetationen längs vägkanterna är värdefull och där intrång sker bör återplantering ske och på restytor som uppkommer bör en artrik flora eftersträvas för att stärka biologisk mångfald. Inom planområdet kommer tre (3) stycken träd åsättas med planbestämmelsen "n" vilket innebär att marklov krävs för fällning av träd. Marklov ska sökas hos miljö- och byggnadsnämnden.

En plantering ska omgärda planområdet för att kompensera verksamheternas visuella påverkan i det öppna landskapet. Trädraderna förstärker strukturen som historiskt finns i området och bidrar till att skapa en bättre vistelsemiljö inom planområdet.

Det krävs en prövning enligt artskyddsförordningen (2007:845) för de identifierade, skyddade arterna ladugårdssvalor och fladdermöss. Den söks hos Länsstyrelsen. Då arterna har hittats i den befintliga ladugården och bostadshuset, krävs dispensen för att det ska vara möjligt att riva de befintliga byggnaderna. Man bör också kompensera för eventuella förluster av bo och häckplatser vid utformning av för platsen ny verksamhet.

Miljökompensation

Den grönyta som försvinner ska i exploateringsskedet kompenseras genom att förlorade livsmiljöer ersätts i eller i närheten av planområdet. Såväl areal som funktion och kvalitet av förlorad grönstruktur ska kompenseras. Om inte arealen ryms inom planområdet ska compensation ske på annan plats i kommunen. Med funktion och kvalitet avses de ekosystemtjänster och den biologiska mångfald som idag ryms inom ytan.

Enligt utförd miljövärdesbedömning (2016-06-20) kan detaljplanen komma att innebära att alla nuvarande strukturer i området försvinner. Förslag till compensation är framtagna och dessa är att:

- Skydda äldre träd från avverkning. För att skydda trädens rotsystem och framtida tillgång till vatten och näring bör det finnas en fredad markzon på minst 8m från stammen. Detta gäller under hela exploateringsförfarandet.
- Skapa nya boplatser åt fåglar och fladdermöss.

- Skapa nya områden med bärgivande träd och buskar, till matproduktion för fåglar.
- I övrigt får byggnaderna inte rivas under häcktid för ladasvala, eller om det stör fladdermöss.”

Kompensation regleras i exploateringsavtalet.

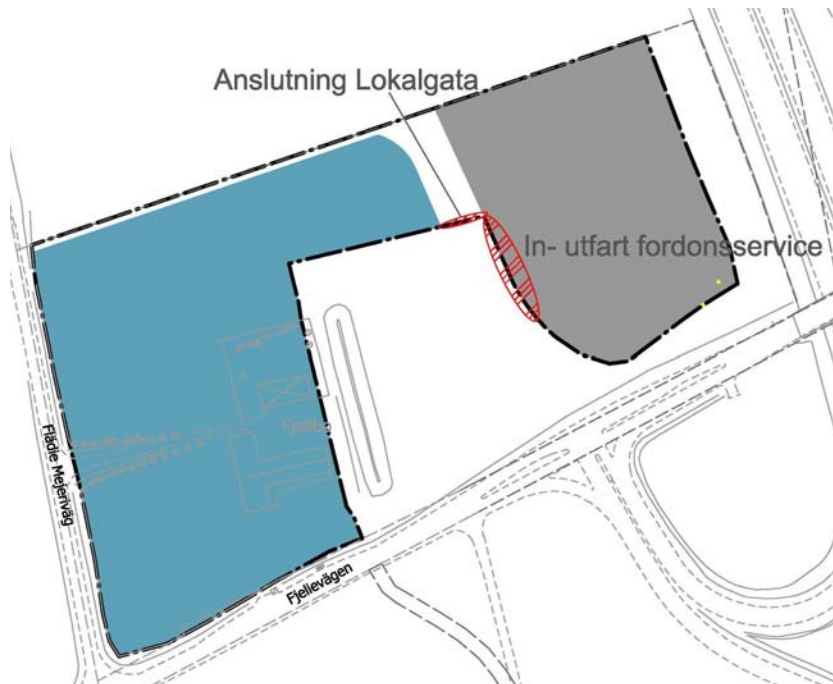
Trafik

Planområdet ligger i ett läge som kan uppfattas som otryggt. Det är därför viktigt att det gestaltas på ett medvetet och genomtänkt sätt. För att inte verksamheterna ska dominera i det öppna slättlandskapet är det viktigt att de läggs i nivå med, eller något lägre än, befintlig mark samt att belysningsstolpar är relativt låga. För att uppnå en trygg miljö bör skalan inom återvinningscentral och fordonsservice hållas låg och belysningsstolpar placeras så att de ger en jämn ljusmatta utan hotfull skuggbildning. För alla verksamheter gäller att parkering, angöring samt in- och utlastning ska ske inom egen fastighet.

Innan anläggandet av tillfälliga eller permanenta anslutningar till detaljplaneområdet eller utförande av andra anläggningsarbeten inom vägområdet krävs tillstånd enligt 39§ eller 43§ väglagen.

Lokalgatan ansluter i söder till Trafikverkets väg. Utfart från område för fordonsservice ska placeras så att en lastbil med släp kan rätas upp efter utfart samt att en bil ska få plats framför den utan att detta hindrar trafiken. Infart till område för fordonsservice kan eventuellt placeras något närmare cirkulationsplatsen än utfart. Det är lämpligt att placera in/utfart mitt emot in/utfart till pendelparkering.

Trafikverket ställer 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).



Principskiss placering in- och utfart samt anslutning av lokalgata till Trafikverkets väg

Biltrafik

All trafik angör via den tillkommande cirkulationsplatsen på väg 913 och den bedöms ha tillräcklig kapacitet för att klara trafikökningen som detaljplanen medger.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet kommer att kunna nås från Flädie Mejeriväg via en gång- och cykelväg som ligger i den norra delen av planområdet och det kommer att finnas utrymme för gång- och cykelvägar inom område för lokalgata.

Utformning av gator

In- och utfart ska vara dimensionerad efter verksamheternas behov och ska ge möjlighet till en trygg trafikmiljö för alla trafikslag. Alla korsningar, infarter och sektioner ska utformas för att klara långa fordon med släp. För vägarna inom planområdet föreslås en sektion med en minsta bredd på 18 meter. Sektionen består av en körbana på 10 meter med svackdiken på 2,5 meter på respektive sida och gång- och cykelbana på 3 meter. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder regleras ej inom detaljplan men kan anläggas inom gatumark där det anses behövt.

Bullerskyddsåtgärder

Inga bullerskyddsåtgärder föreslås.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Inom kvartersmark för ÅVC och fordonservice får nätstation uppföras. Eventuell nätstation behöver vara cirka 2*3 meter med cirka 2 meter friyta runt omkring.

Vatten och spillvatten

I genomförd dagvattenutredning (2015-06-26) har vatten-och spillvattenkapaciteten undersökts och det har framkommit att kapaciteten hos både vatten- och spill ledningar är tillräcklig för de planerade anläggningarna. Anslutningspunkt till det kommunala nätet finns strax nordväst om planområdet. I framtagna dagvattenutredning (2015-06-26) föreslås en dragning av ledningar i Fjellie Mejeriväg och därefter två separata anslutningspunkter för ÅVC respektive område för fordonservice.

Krav på olje- och slamavskiljare regleras av Lomma kommuns tilläggsbestämmelser till ABVA. Här anges dimensioneringskrav för avskiljare för bensinstationer. Vid matställe krävs att fettavskiljare installeras.

Dagvattenhantering

Enligt framtagna dagvattenutredning är den angivna ytan för dagvattenhanteringen tillräckligt stor för att rymma erforderlig magasinvolym för hantering av både kommunens och trafikverkets avrinningsflöden. En samförläggning har fördelen att en del av den sammanslagna anläggnings- och skötselkostnaden kan sparas in då exempelvis endast ett inlopp och utlopp behövs. En större dagvattendamm har även en bättre potential att utformas så att en lång uppehållstid erhålls vilket är en förutsättning för att få den reningseffekt i magasinet som önskas. Nackdelen med en samförläggning är att ansvarsfördelningen blir mindre tydlig. I föreliggande detaljplan regleras ej någon gemensamhetsanläggning för dagvatten.

I föreliggande detaljplan regleras enbart dagvatten inom planområdet och inom den yta som omfattas av trafikverkets arbetsplan rymmer erforderliga dagvattenlösningar för deras behov.

Utløpsflødet frå dammarna inom planområdet, som syftar till att begränsa och utjämna dagvattenflöden och reducera föroreningsgraden i vägdagvattnet, ska anpassas enligt dikningsföretagets dimensionerande flöde.

Belastningen av näringsämnen förväntas inte öka på grund av exploateringen utan snarare minska då belastningen från jordbruksmark reduceras. Det kan ändå vara aktuellt att formge dagvattenmagasinen på ett sådant sätt att näringsämnen kan

reduceras med tanke på det föreslagna kvalitetskravet att en god ekologisk status ska nås för recipienten till 2027.

Rekommenderade halter av tungmetaller, framförallt zink, förväntas överstigas i avrinningen från de föreslagna ytorna. Även dessa föroreningar kan reduceras om dagvattenmagasinen utformas så att en renande effekt uppnås. En avstängningsanordning rekommenderas för utlopp från magasinen för att minimera risken för föroreningar från större läckage från fordon eller andra källor tillhörande bensinstationen.

För att minska områdets hårdgjorda ytor (hårdhetsfaktorn) kan grönytor anläggas på de ytor som inte behöver tas i anspråk för körframkomlighet eller bebyggelse. Dessa grönytor kan utformas som infiltrations- och fördröjningsstråk med kupolbrunn och dräneringsstråk (se bild nedan).



Infiltrationsstråk med kupolbrunn, från Svenskt vatten publikation P105

Ett alternativt sätt att minska hårdhetsfaktorn hos en yta där det finns ont om utrymme är användning av genomsläppliga ytmaterial. Hålad marksten av betong utgör en genomsläpplig yta som kan fungera som en parkeringsyta. Hålrummen i ytans raster kan fyllas med makadam eller planteras med gräs.



Rasteryta av hålad marksten, från Svenskt vatten publikation P105

Ett annat genomsläppligt ytmaterial är permeabel asfalt, där vatten infiltreras genom asfalten till en vattengenomsläpplig överbyggnad som dräneras liksom i fallet med rasterytan. Ovan nämnda typer av genomsläppliga ytor lämpar sig inte för fordonsservice där en tät yta alltid bör tillämpas.

Dagvattenmagasinen bör utformas med en permanent vattenyta och slänterna göras flacka och anslutningen till omkringliggande mark mjukt rundad. Området kring magasinen

föreslås att det planteras med en artrik flora av örter och gräs. Översvämningsytor ska vid projektering planeras för inom planområdet så att inte jordbruksmark ianspråk tas vid tillfälliga översvämnningar.

Renhållning

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

Hälsa och säkerhet

Fordonsservice innebär vissa risker med hantering av brandfarliga varor. Riskkällor finns i huvudsak vid lossningsplats, cisterner, avluftningsrör, pumpar och avskiljare. Riskerna avser utspill och antändning/brand. De rekommenderade skyddsavstånden i Räddningsverkets handbok ”*Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*” ska tas hänsyn till vid dispositionen av området. Avståndet mellan befintlig bostadsbebyggelse och område för fordonsservice uppgår till mer än 100 meter.

KONSEKVENSER

Mark

Planförslaget innebär att cirka 34 000 m² åkermark med tillhörande bostadsfastighet tas i anspråk. Området planläggs för lokalgata, gång- och cykelväg, fordonsservice, återvinningscentral och handel med återvinningsmaterial samt teknisk anläggning (dagvattenhantering).

Trafik

Biltrafik

Ett plangenomförande leder till ett ökat trafikarbete inom och i anslutning till planområdet.

Gång- och cykeltrafik

Ett plangenomförande leder till ökad tillgänglighet till busshållplatser på väg 913.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Ett plangenomförande kan medföra att ny transformator- eller nätstation behöver uppföras.

Vatten och spillvatten

Ett plangenomförande kräver inte förstärkning av ledningsnätet.

Dagvattenhantering

Ett plangenomförande innebär att mark hårdgörs. Flöden regleras i dikningsföretag för området. Fördröjningsdammar för dagvatten kan ge ett positivt tillskott avseende naturvärden.

Vatten

Kvaliteten på recipient och grundvatten bedöms inte påverkas vid ett plangenomförande.

Luft

Trafiktillskottet som planförslaget innebär bedöms inte leda till överskridande av riktvärdena för miljökvalitetsnormerna för luft vid befintlig bebyggelse.

Hälsa och säkerhet

En lokalisering av fordonsservice inom aktuellt planområde innebär att konsekvenserna av riskerna, för människor, vid en olycka är mindre än om fordonsservice är placerat i eller i anslutning till en tätort då det i föreliggande områdes närhet inte finns bostäder. Det är inte enbart närheten till bostäder utan även levererande tankbilars färdvägar genom tätbebyggda områden som bör tas med i beräkningarna av risk.

Tillkommande buller genom planen

Ett flertal parametrar påverkar ljudnivån för omkringliggande områden, ökad biltrafik, hämtning/lämning av containrar, tömning av containrar, packning av avfall med maskin. Trafiktillskottet och buller från verksamheterna som planförslaget medger bedöms inte leda till överskridande av riktvärdena för trafikbuller vid befintlig bebyggelse.

Tillkommande skuggning genom planen

Planförslaget bedöms inte innebära en påtaglig olägenhet för befintlig bebyggelse.

Tillkommande risker genom planens genomförande

En lokalisering av fordonsservice i anslutning till väg E6 innebär färre transporter av farligt gods i samhället än om fordonsservice är lokaliserat inom tätorten.

Tillkommande störningar

Lätta fraktioner, papper och dylikt, kan av vinden föras till närområdet. För att motverka detta bör återvinningscentralen vara inhägnad och ha täckta containrar vid borttransport. Avfall bör hanteras löpande och transporteras bort efter en kort tids förvaring så att inga luktproblem uppstår.

Natur

Ett plangenomförande innebär att cirka 34 000 m² jordbruksmark tas i anspråk för exploatering. En miljövärdesbedömning (2016-06-20) är framtagen och planförslagets påverkan på området innebär att "fem stora träd, viktiga för biologisk mångfald och som ekologisk korridor, riskerar att försvinna. Ladugården kommer att rivas. I den häckar ladusvala och det är möjligt att fladdermus bor i den. Man får inte riva ladugården under svalornas häckningstid, och om det förekommer fladdermöss måste man söka dispens för rivning från länsstyrelsen". Planförslaget innebär även att landskapsbilden riskerar att påverkas då det är ont om högre vegetation i området. Vad gäller ekosystemtjänster så innebär planförslaget att ytan för infiltration minskas, borttagande av träd och buskar medför att deras bidrag till mikroklimat och luftrening försvinner och matproduktion på jordbruksmarken riskerar att försvinna.

Ianspråktagandet av naturmarken får vägas mot samhällsintresset av stads- eller infrastrukturutveckling.

Miljökompensation

Värden och funktioner som ej kan kompenseras för inom planområdet ska företrädesvis kompenseras på mark i anslutning till planområdet.

Kultur

Ett plangenomförande bedöms sammantaget vara av begränsad betydelse avseende kulturmiljö.

Riksintressen

Planförslaget innebär en utveckling av infrastrukturen i Lomma kommun men detta bedöms ej påverka riksintresset för kustzonen då bestämmelserna inte utgör hinder för utvecklingen av tätorter eller av det lokala näringslivet. Planområdet angränsar även till riksintresset för vägar och detta påverkas i en positiv riktning genom förbättrad vägstandard och minskad olycksrisk.

BEDÖMNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Behov av miljöbedömning

Om genomförandet av detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan ska, enligt 4 kap 34 § PBL, bestämmelserna om miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program, enligt 6 kap 11-18 § och 22 § MB, tillämpas.

Kriterierna som anges i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2 och 4, ska beaktas vid den behovsbedömning om betydande miljöpåverkan som kommunen upprättar.

I arbetet med behovsbedömningen har tjänstemän från miljökontor och plankontor samt miljöutredare från kommunledningskontoret deltagit.

Motiverat ställningstagande

Den samlade bedömningen är att planförslagets genomförande antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning har utförts och MKB har upprättats.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska och ekonomiska frågor

Ansvarsfördelning

Fastighetsägare är huvudexploatör för den tillkommande bebyggelsen.

Huvudmannaskap för allmänna platser

Lomma kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med normalt förfarande.

Avtal

Avtal om tömning och service av oljeavskiljare ska upprättas och redovisas för kommunen innan anslutning till kommunens spillvattennät. Avtal avses att träffas, gällande dagvattenhantering samt miljökompensation.

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:

- Lokalgata ~~och gång och cykelväg~~ (reviderat efter KSAU 20170111)
- Ledningar för vatten och spillvatten

Massbalansering

Överskottsmassor från utbyggnaden bedöms kunna användas som fyllnadsmassor. Massorna kan som alternativ till att användas inom projektet transporteras till en deponi för icke farligt avfall.

Vid schaktning av förorenade massor ska en anmälan lämnas till kommunens miljöenhet på samhällsbyggnadsförvaltningen innan arbetet påbörjas.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Fastighetsreglering kan ske i enlighet med detaljplan.

Konsekvenserna är att hela/delar av planområdet kan övergå i annan fastighet. Område för lokalgata och ~~gång och cykelväg~~,

teknisk anläggning (dagvattenhantering) och
~~återvinningscentral~~ kommer att ligga kvar inom Fjellie 2:13>3
och område för fordonsservice kan styckas av i en eller flera
fastigheter (reviderat efter KSAU 20170111).

Ansökan om fastighetsbildning m m

Det ankommer på berörda fastighetsägare att hos
Lantmäterimyndigheten i Malmö ansöka om erforderlig
fastighetsbildning.

PLANERINGSÄVDELNINGEN

Anders Nyquist
Planeringschef

Linnea Qvarnström
Planarkitekt