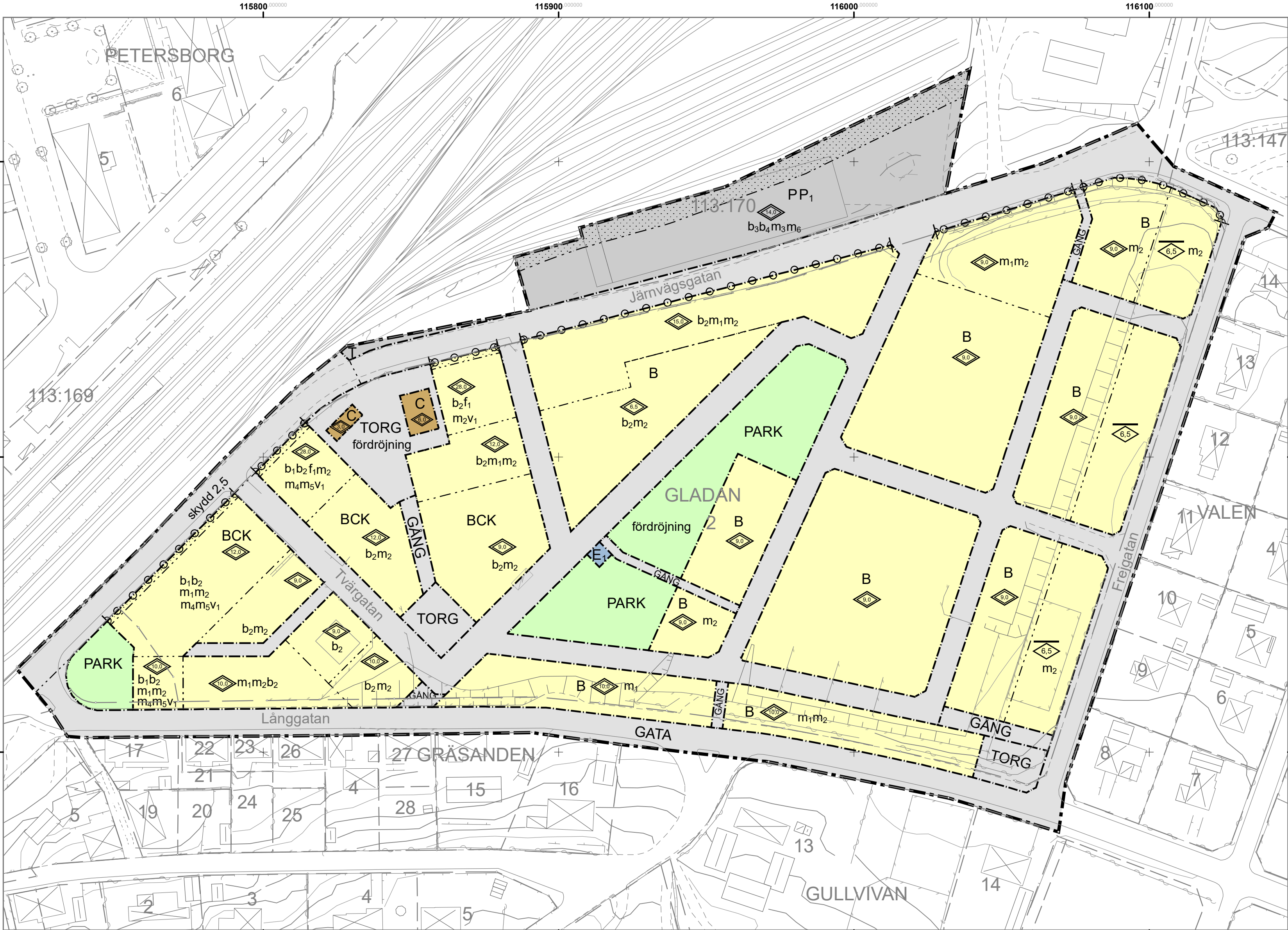


Teckenförklaring

— Fastighetsgräns	— Byggnad, beteckning	— Stödmur
— Kvartergräns	— Slänt	— Järnväg
— Bostad	— Släntbeteckning	- - - Gång- och cykelbana
— Industri	○ Lövträd	- - - Gångbana
— Komplementbyggnad	— Häck	- - - Körbana
— Samhällsfunktion	— Staket	- - - Körbana på tomt
— Övrig byggnad	— Stenmur	— Körbana, kantsten

Grundkartan är upprättad genom utdrag ur Åstörps kommuns kartdatabas 2020-05-18
Koordinatsystem SWEREF 99 13 30, RH 2000

Magnus Olsson METRIA AB

Plankartan är reviderad av Anna Sara Bergkvist, planarkitekt Metria AB.

Uppllysning

Marken inom planområdet kan klassas som högradonmark. Bostadshus ska uppföras radonsäkert.

Plantering av träd bör ej ske närmare Frejgatan än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella arbeten med ledning, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

BESLUT
Godkänd av Bygg- och miljönämnden 2020-06-15 §72

Antagen av Kommunfullmäktige 2020-09-28 §147

Laga kraft 2020-11-13

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA	Gata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
PARK	Park, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
TORG	Torg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
GÅNG	Gångväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

B	Bostäder, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
BCK	Bostäder, Centrum, Kontor, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
C	Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
PP ₁	Parkering, Parkeringshus, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
E ₁	Transformatorstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
T	Trafik, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Utformning

fördrojning Fördrojningsmagasin för dagvatten med en volym av minst 400,0 kubikmeter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Skydd

skydd 2,5 Bullerskydd med en höjd av angivet värde i meter över anslutande marknivå ska finnas mellan spårområdet och Järnvägsgatan, PBL 4 kap. 12 § 1 st 2 p.

Utformning

Högsta totalhöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Högsta nockhöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₁ Takterass med ljuddämpad uteplats ska anordnas på huvudbyggnaden, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

b₁ Fönster och fasader samt takfot på sida mot spårområdet ska utföras i minst brandklass IE30., PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

b₂ Friskluftsintag ska placeras på tak eller sida bort från spårområdet., PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

b₃ Fördrojningsmagasin för dagvatten med en volym av minst 400 kubikmeter ska finnas under parkeringshuset, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

b₄ Fasad på sida mot spårområdet ska vara tät och utföras i minst brandklass IE30., PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utfart

o Utfartsförbud, PBL 4 kap. 9 §

Störningsskydd

m₁ Vid bostäder ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ordnas med en ljuddämpande sida, där så krävs enligt gällande riktvärden, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

m₂ Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats till bostäderna ska utföras eller placeras så att de klarar gällande riktvärden för trafikbuller, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

m₃ Bullerskydd med en höjd av 2,5 meter över anslutande marknivå ska uppföras minst 3 meter från fastighetsgräns mot spårområdet. Bullerskyddet kan anslutas till parkeringshus som uppförs med tät fasad mot spårområdet., PBL 4 kap. 12 § 1 st 2 p.

m₄ Utrymningsvägar ska finnas på sida bort från spårområdet, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

m₅ Balkonger, uteplatser och lekplatser ska placeras på sida bort från spårområdet (sida mot sydost), PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

m₆ Vid markparkering inom 15 meter från spårområdet ska skydd i form av tät skärm eller plank uppföras mellan spårområdet och markparkeringen, PBL 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Lägenhetsfördelning

v₁ Lägenheternas storlek får maximalt vara 35 kvadratmeter, där så krävs enligt gällande riktvärden, PBL 4 kap. 11 § 1 st 3 p.

Omfattning

Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år., PBL 4 kap. 21 §

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats., PBL 4 kap. 7 §



Antagandehandling

Upprättad 2020-05-20

Dnr 2015/259

ÅSTORP

Detaljplan för Gladan 2 m.fl.

Björnekulla Ås

Åstörps samhälle och kommun, Skåne län

Camilla Eriksson
chef Samhällsbyggnads-
förvaltningen

Ola Eriksson
planarkitekt



Illustration över föreslagen bostadsbebyggelse i planområdets östra del sett från Frejgatan.

LAGA KRAFT HANDLING 2020-11-13

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för **Björnekulla Ås**

Åstorps samhälle och kommun, Skåne län.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING	3
HANDLINGAR.....	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
Bakgrund	3
Planprocessen	4
Syfte	4
Planförfarande	4
SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET	4
PLANDATA	5
Läge och areal	5
Historik	6
Markägoförhållanden	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Översiktliga planer	6
Bostadsförsörjningsprogram.....	6
Gällande detaljplaner	6
Riksintressen	8
Planprogram.....	8
MILJÖKONSEKVENSER	9
Behovsbedömning	9
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
Natur	10
Bebyggelse.....	11
Service	12
Rekreation	12
Gator och trafik.....	12
Hälsa och säkerhet	14
Teknisk försörjning	15
FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER.....	16
Natur	16
Bebyggelse.....	16
Gångbro.....	18
Offentliga platser	20
Gaturum och trafik	21
Hälsa och säkerhet	29
Riksintressen	35
Klimat.....	35
Ekosystemtjänster.....	36

EXPLOATÖRERNAS FÖRSLAG	38
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	39
Organisatoriska frågor	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor	39
Tekniska frågor	40
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	44

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av följande handlingar:

- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Plankarta
- Planprogram
- Behovsbedömning
- Fastighetsförteckning
- Tekniskt PM, Sweco, daterad 2019-02-15
- Komplettering av Tekniskt PM, daterad 2020-02-24 och 2020-03-02

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

Planområdet som tidigare har inrymt anrika Björnekulla fruktindustrier AB är centralt beläget i Åstorp tätort med gångavstånd till Söderåsens natur, Åstorps centrum, kollektivtrafik och den framtida aktivitetsparken Stenbrott Söderåsen.

När verksamheten bytte ägare blev fastigheterna till salu och år 2015 förvärvade det kommunala bostadsbolaget AB Kvidingebyggen området. AB Kvidingebyggen har därefter skrivit en avsiktsförklaring med Fastighets AB 3hus och Midroc Property Development AB om att tillsammans exploatera området.

Utvecklingen av området är strategiskt mycket viktigt för Åstorps kommun. Kommunens ambitioner kring markanvändning, image och bostadsförsörjning är några av de strategiska frågor som är viktiga. Vidare är utvecklingen av planområdet också intressant ur ett regionalt perspektiv. Region Skåne har belyst och utrett bostadsutvecklingsfrågor i stationsnära läge i flera rapporter. En utveckling av planområdet förutsätter någon form av koppling över spårområdet för gångtrafikanter. Utformningen av kopplingen mellan planområdet och Åstorps station och centrum är mycket viktig, särskilt med tanke på eventuella barriäreffekter som finns och kan uppstå. Parallellt med planeringsprocessen förs därför en dialog med Trafikverket kring uppförande av en gångbro över spårområdet. Ett ungefärligt läge för gångbron finns, strax öster om stationshuset och vinkelrätt över spårområdet.

Planprocessen

Kommunstyrelsen beslutade 2015-10-28 att bevilja planbesked för detaljplan för kvarteren Gladan och Gurkan. Detaljplanearbetet skulle påbörjas efter beslut om att godkännande av ett planprogram.

Åstorps kommun inledde planeringsprocessen under våren 2016 med att ordna fem dialogmöten. Till dialogmötena bjöds representanter från samtliga politiska partier i kommunstyrelsen, byggherrarna samt berörda chefstjänstemän in. Mötena resulterade i en överenskommelse mellan kommunen och byggherrarna avseende huvudprinciper för området bland annat avseende karaktär, täthet och offentliga rum. Byggherrarna tog fram tre idéskisser över det framtida området bland annat baserat på överenskommelsens innehåll. Idéskisserna fungerade som underlag till en medborgardialog. Medborgardialogen bestod av ett möte med grannar och ett med allmänheten. Under mötet fick besökarna möjlighet att prata med representanter från kommunen och byggherrarna om projektet samt lämna synpunkter på idéskisserna. Efter mötet fortsatte medborgardialogen i form av en kortare utställning av idéskisserna. Ett planprogram för området upprättades därefter baserat på inkomna synpunkter under medborgardialogen, dialoggruppens överenskommelse samt kommunala tjänstemäns rekommendationer.

Planprogrammet med tillhörande programsamrådsredogörelse, daterat 2017-03-21, utgör underlag till detaljplanearbetet.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse i form av både en- och flerbostadshus i kombination med kontor, handel samt övrig centrumverksamhet. Planförslaget har sin utgångspunkt i att det på platsen ska inrymmas cirka 200–250 nya bostäder.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat standardförfarande eftersom den anses vara av betydande intresse för allmänheten. Förfarandet består av kungörelse, samråd, samrådsredogörelse, underrättelse, granskning, granskningsutlåtande och antagande innan planen kan vinna laga kraft.

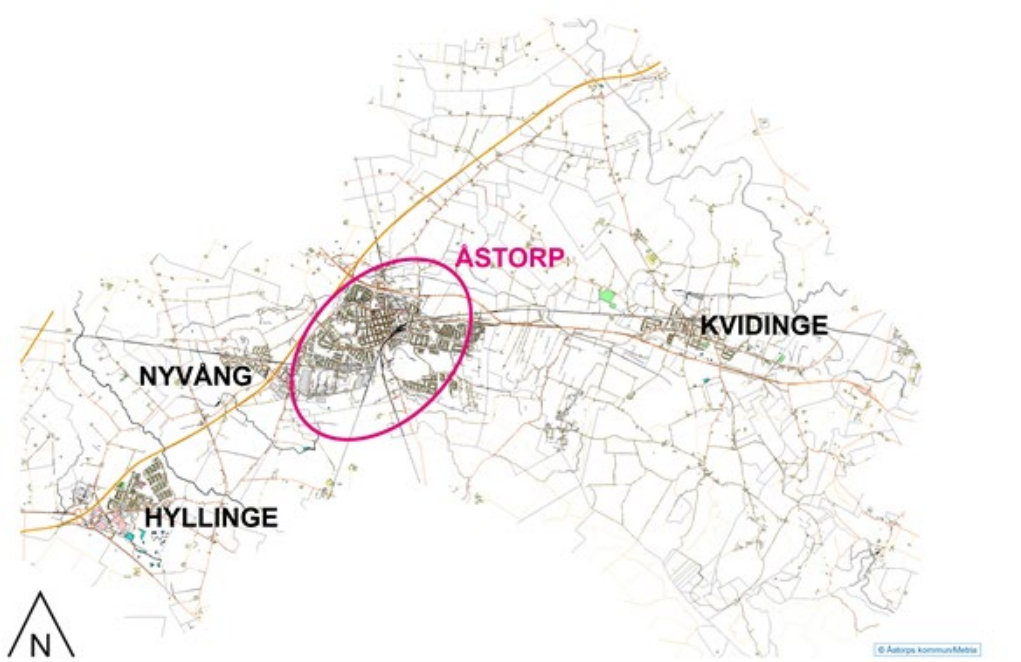
SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

- Planförslaget innebär att ett industriområde omvandlas till ett bostadsområde.
- Planförslaget ger förutsättningar för nya lokaler för verksamheter i form av kontor och mindre service eller handelsverksamhet.
- Planförslaget innebär att en yta för parkeringshus avsätts i planområdets nordöstra del.
- Planförslaget möjliggör skapande av nya offentliga platser i form av torg och en park för rekreation.
- Under planarbetet har ett tekniskt PM upprättats innehållande fem utredningar berörande trafik, trafikbuller, dagvatten, geoteknik samt riskbedömning för transporter av farligt gods.

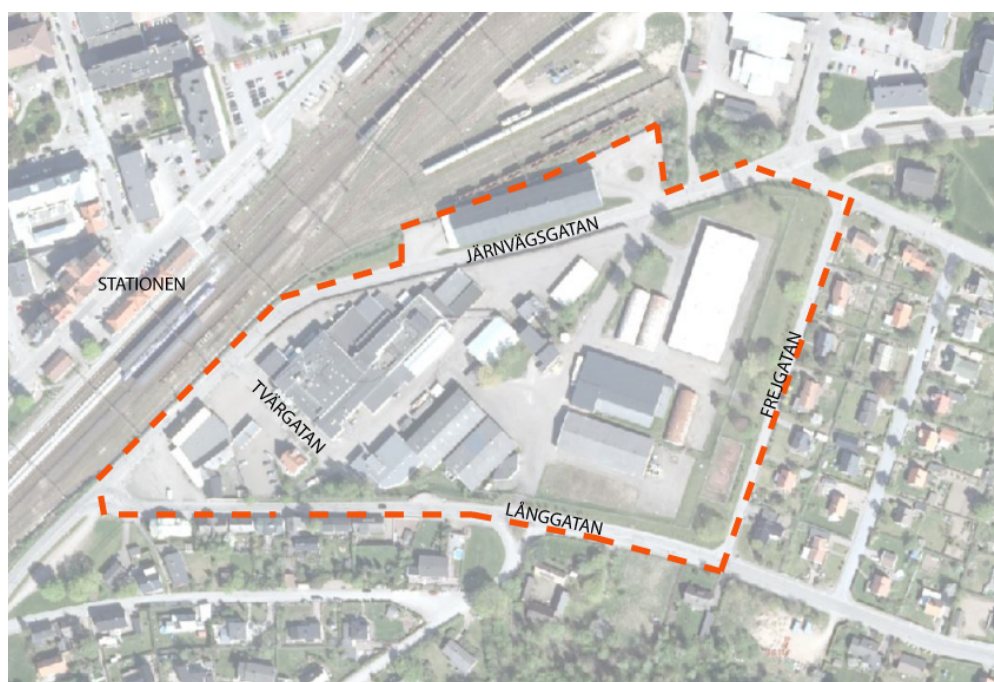
PLANDATA

Läge och areal

Planprogramområdet omfattar ett cirka 5 hektar stort område beläget i östra delarna av Åstorps tätort. Marken består till största del av ett industriområde som omges av Järnvägsgatan i norr och väster, Frejgatan i öst samt Långgatan i söder. Industriområdet är idag inhägnat och korsas av Tvärgatan. I planområdets nordöstra del finns en markyta mellan Järnvägsgatan och spårområdet. I nordväst bildar järnvägen barriär mot centrum och stationshuset.



Planområdet är beläget i Åstorp tätort.



Planområdet markerat i orange streckad linje. Observera att planavgränsningen är ungefärlig.

Historik

Mellan åren 1894–1925 var snickerifabriken Johanssons Träförädling (Ji-Te) belägen i området. År 1925 brann hela anläggningen samt ett boningshus och ett bryggeri ner. Därefter flyttade verksamheten till annan plats. Björnekulla Fruktindustrier har bedrivit livsmedelsindustri med tillverkning av saft, sylt och inlagda grönsaker på fastigheten sedan 1930-talet fram till år 2015.

Äldre bilder visar att Åstorps mekaniska verkstad funnits på området. Det finns dock ingen annan dokumentation för verksamheten. Foton från 1970-talet visar Skånska läskedrycksfabrikens kontor intill Järnvägsgränd. Inga årtal finns emellertid dokumenterade för verksamheten.

Markägoförhållanden

Området är till största del ägt av AB Kvidingebyggen. AB Kvidingebyggen är ägare till fastigheterna Gladan 1, Gladan 2 samt Åstorp 113:170. Övrig mark i planområdet ägs av Åstorps kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Det aktuella området är utpekad som förtättningsområde i Åstorps kommuns översiktsplan från år 2012. Enligt översiktsplanen är det angeläget att nyttja möjligheten att förtäta i Åstorps centrala delar på grund av kommunens begränsade yta och stora andel högkvalitativa jordbruksmark. Planområdets lokalisering är förenligt med översiktsplanens ställningstagande att nya bostäder ska placeras i närhet till skola, rekreation och kollektiva kommunikationer.

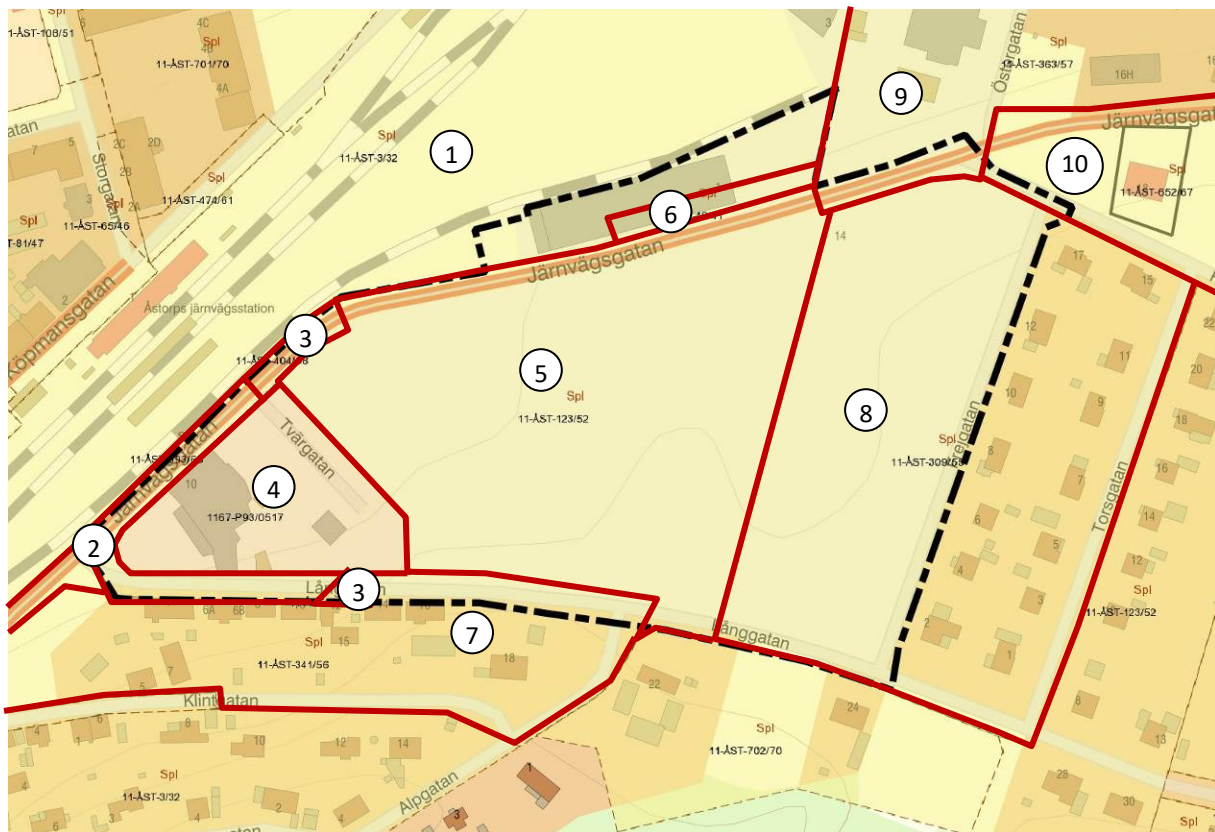
Bostadsförsörjningsprogram

Bostadsförsörjningsprogram för Åstorps kommun antogs av kommunfullmäktige 2017-04-24. Enligt riktlinjerna i är det viktigt att kommunen drar nytta av sitt geografiska läge och tillgången till goda kommunikationer. Människor ska lockas att bosätta sig i kommunen genom att erbjudas attraktiva boendemiljöer, bra kommunal service samt goda pendlingsmöjligheter.

Gällande detaljplaner

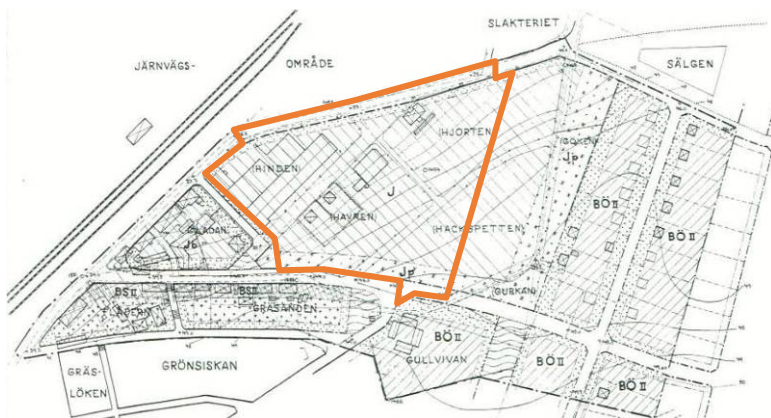
Området omfattas idag av tio detaljplaner. I de delar av de gällande detaljplanerna som omfattar fastigheterna Gladan 2 och Gurkan 1 är markanvändningen reglerad till industri vilket stämmer överens med den verksamhet som förekommit på fastigheterna. För fastigheten Åstorp 113:170 är markanvändningen reglerad till järnvägsändamål. Övrig mark i planområdet är planlagd som gata eller torg.

När aktuell detaljplan vinner laga kraft kommer de nu gällande detaljplanerna att upphävas inom planområdet.

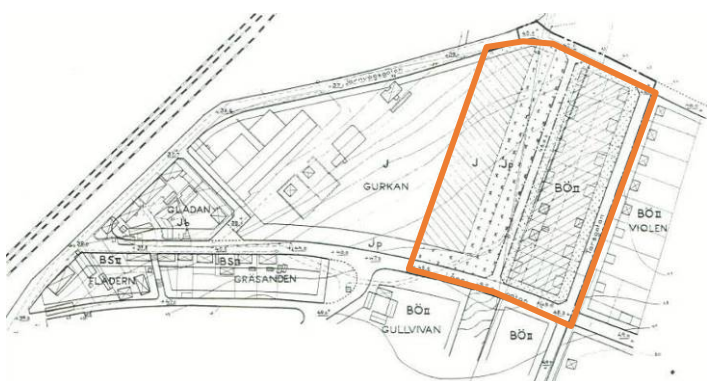


Kartan visar aktuellt planområde (svart-streckad linje) och gällande plangränser. Inom det område där aktuell detaljplan kommer börja gälla, upphör de äldre detaljplanerna att gälla.

Nummer	Namn	Akt nr	Laga kraft	Kommentar
1	Stadsplan för Åstorps municipalsamhälle	11-ÅST-3/32	1932-08-26	Upphävs delvis
2	Ändring av stadsplan för bro över bangårdsområdet	11-ÅST-593/65	1965-02-17	Upphävs helt
3	Ändring av stadsplan för kvarteret Gladan	11-ÅST-404/58	1958-07-09	Upphävs helt
4	Detaljplan för kv. Gladan	1167-P93/0517	1993-06-16	Upphävs helt
5	Stadsplan kv. Hinden, Havren, Hjorten, Hackspetten med flera	11-ÅST-123/52	1952-03-14	Upphävs helt
6	Ändring av järnvägsgatan vid kv. Slakteriet och Hjorten	11-ÅST-48/41	1941-08-05	Upphävs helt
7	Ändring av stadsplan för kv. Flädem och Gräsanden	11-ÅST-341/56	1955-09-09	Upphävs delvis
8	Stadsplan för kv. Gurkan	11-ÅST-309/55	1955-03-28	Upphävs delvis
9	Stadsplan kv. Svärdsliiljan	11-ÅST-363/57	1957-01-17	Upphävs delvis
10	Ändring av stadsplanen för kv. Vitsippan	11-ÅST-652/67	1967-09-07	Upphävs delvis



Utsnitt av detaljplan för Kv. Hinden, Havren, Hjorten, Hackspetten med flera (laga kraft 1952-03-14). Den del av plankartan som gäller idag är markerad med orange linje.



Utsnitt av detaljplan för Kv. Gurkan (laga kraft 1955-03-28). Den del av plankartan som gäller idag är markerad med orange linje.

Riksintressen

Den intilliggande Skånebanan, med undantag av sträckan Åstorp-Kattarp, samt Godsstråket genom Skåne är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, får inte ha en negativ inverkan på nuvarande eller framtida nyttjande av anläggningen.

Skånebanan sträcker sig mellan Helsingborg och Kristianstad och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan samt Blekinge Kustbana och har därmed en interregional betydelse. Interregional betydelse omfattar banor som används för person- eller godstrafik över en eller flera regiongränser och på så vis bidrar till arbetsmarknadsförstoring samt är av betydelse för näringslivets transporter.

Godsstråket genom Skåne, som går mellan Ängelholm och Trelleborg, ingår som TEN-bana i det strategiska godsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransportnätet. Internationell betydelse omfattar banor som ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätet (Trans-European Network, TEN-T).

Planprogram

Planområdet omfattas av planprogrammet för Björnekulla Ås, som godkändes av Kommunfullmäktige 2017-06-26. Planprogrammet innehåller grundläggande struktur för framtida bebyggelse inom planområdet. Utgångspunkten är att planområdet ska bli ett väl fungerande bostadsområde, integrerad med övriga delar av Åstorp. Kommunens intentioner är att skapa en koppling mellan planområdet och Åstorps station och centrum.

MILJÖKONSEKVENSER

Behovsbedömning

En behovsbedömning för MKB togs fram av kommunen inför detaljplanens samråd. Utifrån denna gör kommunen bedömningen att föreslagen utveckling inte medför någon betydande miljöpåverkan. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats. I en behovsbedömningen redovisas den aktuella detaljplanens innebörd och konsekvenser, vilka utgör grund för ställningstagandet om planförslagets miljöpåverkan.

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalken (MB). Marken bedöms vara lämpad för föreslaget ändamål i enlighet 3 kap. 1 § MB. Planen tar inte i anspråk sådan mark som avses i 3 kap. 2–6 §§ MB (stora opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden, åker och skog av nationell betydelse eller riksintressen) eller 3 kap. 7–9 §§ MB (områden med värdefull mineral, områden lämpade för samhällsviktiga anläggningar, till exempel för energiproduktion eller har som betydelse för totalförsvaret). Ingen av verksamheterna som nämns i bilaga 3 till MKB-förordningen (1998:905) kommer att anläggas i samband med genomförandet av kommande detaljplan eller innebära någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda.

Kommunens ställningstagande grundar sig på att ett genomförande av kommande detaljplan:

- inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten med mera
- inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön
- inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids
- inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, till exempel riksintressen eller naturreservat

FÖRUTSÄTTNINGAR

Natur

Mark och vegetation

Inom området förekommer relativt stora höjdskillnader mellan cirka +37,1 meter och +43,4 meter, fallande mot väster. Marken utgörs i huvudsak av hårdgjorda ytor. Området har en spännande topografi som ger platsen en särpräglad karaktär och egen identitet.

Befintlig växlighet inom industriområdet består i huvudsak av gräsbevuxna slänter med träd. Det finns trädbevuxna gräsytor utmed Frejgatan västra sida samt en trädrad längsmed delar av Långgatans norra sida.



Till vänster: Slänt intill Långgatans norra sida. Foto: Linda Svederberg

Till höger: Grönyta längsmed Frejgatan. Foto: Linda Svederberg

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk undersökning har genomförts av Sweco (tekniskt PM för Björnekulla Ås, KS dnr 2015/259) i samband med detaljplanearbetet. Marken i området utgörs av fyllning med sand eller sandmorän som underlagras av lermorän. Undersökningen bedömer att grundläggningsförutsättningarna för området är goda och inga stabilitetsproblem för planerade byggnader förväntas. Schaktmassor från området kan återanvändas som fyllning för mark och terrasseringsarbeten inom planområdet under förutsättning att de ej innehåller miljöfarliga föroreningar eller organisk jord. Fyllning med silt eller siltig jord rekommenderas ej.

Markradon

Uppmätta värden av markradon visar radonhalter i jordlagren mellan cirka 7 – 100 kBq/m³. Det innebär att marken inom undersökningsområdet kan klassas som högradonmark och byggnader ska utföras radonsäkra.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom eller i angränsning till planområdet. Om fornlämningar påträffas i samband med markarbeten inom planområdet ska arbetet omedelbart avbrytas och enligt 2 kap. 10 § i Lag om Kulturminnen med mera (SFS: 1988:950) ska Länsstyrelsen kontaktas omgående.

Föroreningar

Globax fick i uppdrag av Björnekulla Fastighets AB att utföra en översiktlig miljöteknisk markundersökning inom Björnekulla Frukttindustriers område, omfattande fastigheterna Gladan 1 (tidigare Gurkan 1) och Gladan 2. Undersökningen utfördes inför en framtida användning av området som känslig mark. Syftet med markundersökningen var att generera ett översiktligt underlag för bedömning om marksanering av fastigheten krävdes och hur eventuella schaktmassor skulle hanteras. Fältmätningarna indikerade inga förhöjda halter av vare sig metaller eller flyktiga oljekolväten i området. För utförligare information se rapporten med diarienummer: BMn 2016-0303-12.

Åstorps kommuns miljökontor bedömer att då markföroreningar har utretts på Gladan 1 och Gladan 2 finns det inga kända källor till eller risker för markförorening inom planområdet. Samtliga ytor för känslig markanvändning som bostäder, park, odling, idrott, lek och rekreation är belägna på Gladan 1 och 2. Övriga ytor inom planområdet utgörs av gator, parkering och parkeringshus.

Bebyggelse

Områdets bebyggelse består idag främst av nedlagda industribyggnader från olika tidsepoker. Variation gällande volym och utförande är stor. Byggnaderna inhyser produktionslokaler, lager, kontor, laboratorier och personalutrymmen. På markytan mellan Järnväggsgatan och spårområdet är ett godsmagasin beläget. Planområdet gränsar till ett villaområde i väster. De flesta villorna längs Frejgatan är i 1,5 plan och uppförda i tegel. Längs Långgatans södra sida finns gatuhus i skiftande storlek, utformning och byggnadsmaterial.



Till vänster och höger: Befintlig industribebyggelse inom planområdet. Foto: Anna Bjerndell



Till vänster: Gatuhus längsmed Långgatan sett från väster. Foto: Linda Svederberg
Till höger: Bebyggelse längs Frejgatan. Foto: Linda Svederberg

Service

I Åstorps centrum cirka 100 meter från planområdet finns service som caféer, detaljhandel, hotell, bibliotek, systembolag, mataffärer, apotek och primärvård i form av exempelvis vårdcentral och tandläkare.

Rekreation

Den närmaste tätortsnära rekreationen finns sydväst om planområdet i form av Perslund, Åstorps stadspark, där det bland annat finns en hembygdsgård med mölla, en eklund samt en stor lekplats. Söderåsen, som är kommunens största rekreationsområde, är belägen söder om planområdet. Åsen är ett stort strövområde som också ansluter till vandringsleden Skåneleden.



Till vänster: Åstorps centrum. Foto: Mikael Svensson



Till höger: Åstorp stationshus. Foto: Elisabeth Möllerström

Gator och trafik

Biltrafik

Järnvägsgatan går parallellt med stationsområdet och har en karaktär av genomfartsgata. Gatan har idag 2 600 fordon per dygn (ÅDT) och andelen tung trafik är 6,5 % det vill säga 170 tunga fordon per dygn. Hastigheten är reglerad till 50 km/h och utformad med breda körfält.

Trafiken på Långgatan och Frejgatan är främst lokaltrafik och boende/verksamma inom området, andelen genomfartstrafik är låg. Långgatan har idag 1 316 fordon per dygn och andelen tung trafik är 28 %. Frejgatan trafikeras i nuläget av 1 000 fordon per dygn och andelen tung trafik är mindre än 10 %. Hastigheten på Långgatan är reglerad till 50 km/h och Frejgatan till 30 km/h.

Det finns fyra entrépunkter till industriområdet i var sitt väderstreck. I söder finns det två kopplingar till Klinten och Stenbrottet.



Till vänster: Järnvägsgatan sett från väster. Foto: Linda Svederberg

Till höger: Korsningen Långgatan/Järnvägsgatan. Foto: Anna Bjerndell

Parkering

Parkering sker i dagsläget främst på egen fastighet. Det finns möjlighet att parkera längs Frejgatan och Långgatan

Gång- och cykeltrafik

Befintligt cykelvägnät är begränsat i Åstorps tätort. Cykling sker i huvudsak i blandtrafik på det lokala vägnätet samt via separat cykelbana i samband med passage över/under järnvägen. I anslutning till stationsområdet och de mest centrala delarna av Åstorp finns ett antal parkeringsplatser för cyklister.

Längs Järnvägsgatan finns en trottoar med relativt låg standard. Långgatan har en separat trottoar på ena sidan av gatan (gatan mot befintlig bebyggelse) det vill säga det finns ingen gångbana på den sida som vetter mot planområdet. Frejgatan saknar trottoar. Cykling sker i blandtrafik på samtliga gator i planområdet.

Kollektivtrafik

Vid Åstorps station finns kollektivtrafik i form av tåg och buss. Avståndet från planområdet till stationen är 700–1000 meter, om befintliga gångvägar används. Med den nya gångbron kommer avståndet att kortas ner till 100–500 meter.

Åstorps station trafikeras cirka två gånger i timmen av Pågatågen som går mellan Helsingborg – Åstorp – Hässleholm – Kristianstad.

Vardagar och helger trafikerar buss 520 som går mellan Helsingborg och Klippan samt omvänt ett antal hållplatser i centrala Åstorp. Vardagar trafikerar buss 514 som går mellan Ängelholm – Åstorp som även den stannar på ett antal hållplatser i centrala Åstorp.

Hälsa och säkerhet

Förutom det som nämns nedan finns det inga kända verksamheter i eller i närheten av planområdet som skulle kunna utgöra en hälso- eller säkerhetsrisk för människor.

Buller

År 2017 utfärdade regeringen en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnade. Förordningen innehåller riktvärden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnader och ska från och med 2017-07-01 tillämpas vid bedömningar enligt både plan- och bygglagen och miljöbalken.

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader enligt lydelsen efter den 1 juli 2017 innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Bestämmelserna ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i plan- och bygglagen är uppfyllt i planläggning, bygglov och förhandsbesked.

Följande riktvärden gäller:

- 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Om ljudnivån ändå överskrider bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.
- 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till byggnaden. Om maximal ljudnivå ändå överskrider, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.
- För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Farligt gods

Vid planering av ett område ska risker för människors hälsa och säkerhet beaktas. I anslutning till planområdet passerar järnvägen genom Åstorp. För planområdet har trafik på järnvägen bedömts utgöra risk för allvarliga olyckor i samband med en urspårning, dels genom direkt påkörning dels genom följande olycka med farligt gods. Även uppställning av farligt gods på den intilliggande järnvägen med tillhörande bangård identifieras som riskkälla för de aktuella kvarteren.

Länsstyrelsen i Skåne län publicerade år 2007 riktlinjer (nedan kallat RIKTSAM) för hur risker med transport av farligt gods ska hanteras vid bebyggelseplanering intill väg och järnväg. Där anges att risker ska beaktas inom 200 meter från transportleden och där anges också lämpliga skyddsavstånd för olika typer av bebyggelse. I planområdets sydvästra del ligger järnvägen som närmast, drygt 15 meter med bara Järnvägsgatan mellan och som längst är avståndet inom området till närmsta järnväg drygt 200 meter.

Farligt gods delas in i nio olika klasser och är klassificerade efter dess fysikaliska och kemiska egenskaper.

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1. Explosiva ämnen och föremål | 6. Giftiga och smittförande ämnen |
| 2. Gaser | 7. Radioaktiva ämnen |
| 3. Brandfarliga vätskor | 8. Frätande ämnen |
| 4. Brandfarliga fasta ämnen | 9. Övriga farliga ämnen |
| 5. Oxiderande ämnen och organiska peroxider | |

Enligt Räddningsverkets och länsstyrelsens rekommendationer i RIKTSAM, ska en riskanalys göras när nya planer eller program upprättas eller ändras inom 150 meter från väg eller järnväg avsedd för farligt gods. En riskanalys och riskvärdering har därför gjorts under planarbetet, se bilaga *Tekniskt PM*.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet är anslutet till det kommunala VA-nätet och ledningsnätet har kapacitet att klara anslutning av den föreslagna bebyggelsen.

Dagvatten

Dagvatten från planområdet avleds till befintligt dagvattenledningsnät i Järnvägsgatan. Därifrån rinner dagvatten till Vegeå genom Humlebäcken, cirka 5 km i sydvästlig riktning. Dagvattenfördröjning med minst 400 m³ per ha reducerad yta krävs inom planområdet, enligt NSVA och Åstorps dagvattenpolicy. Fördröjningen ska i första hand ske inom kvartersmark.

E/

Planområdet är anslutet till befintligt elnät.

Natur och biogas

I Frejgatan finns en gasledning. Det finns möjlighet för kommande bostäder och verksamheter att ansluta sig till befintligt natur- och biogasnät.

Avfall

Avfall hanteras med sopkärl i anslutning till bostaden. Tömning av sopkärl görs av det kommunala renhållningsbolaget.

FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark och vegetation

Områdets koppling till Söderåsen ska vara tydlig. För att åstadkomma det kan planområdet innehålla samma typ av växlighet som förekommer på åsen. På så vis kommer åsen att "klättra ner" mot centrum för att bygga vidare på Åstorps tätort som "Söderåsstaden".

Stor hänsyn bör tas till befintlig topografi och vegetation för att på så vis skapa en attraktiv utemiljö. Mindre grupper av träd ska i så stor utsträckning som möjligt sparas. Den mänskliga skalan och de gröna inslagen i stadsrummet är av stor vikt. Markbeläggningen för gångvägar, parkeringsplatser bör ges en tillgänglig utformning. Ambitionen bör vara att eftersträva en genomsläpplig markbeläggning.

En övergripande tanke är att skapa gemensamma halvprivata utemiljöer istället för egna trädgårdar. En genomtänkt gestaltning av halvprivata uterum på både fram- och baksida av husen skapar förutsättningar för ett aktivare och mer synligt vardagsliv i bebyggelsen. Halvprivata rum på framsidan av husen (mot gaturummet) är till exempel förträdgårdar.



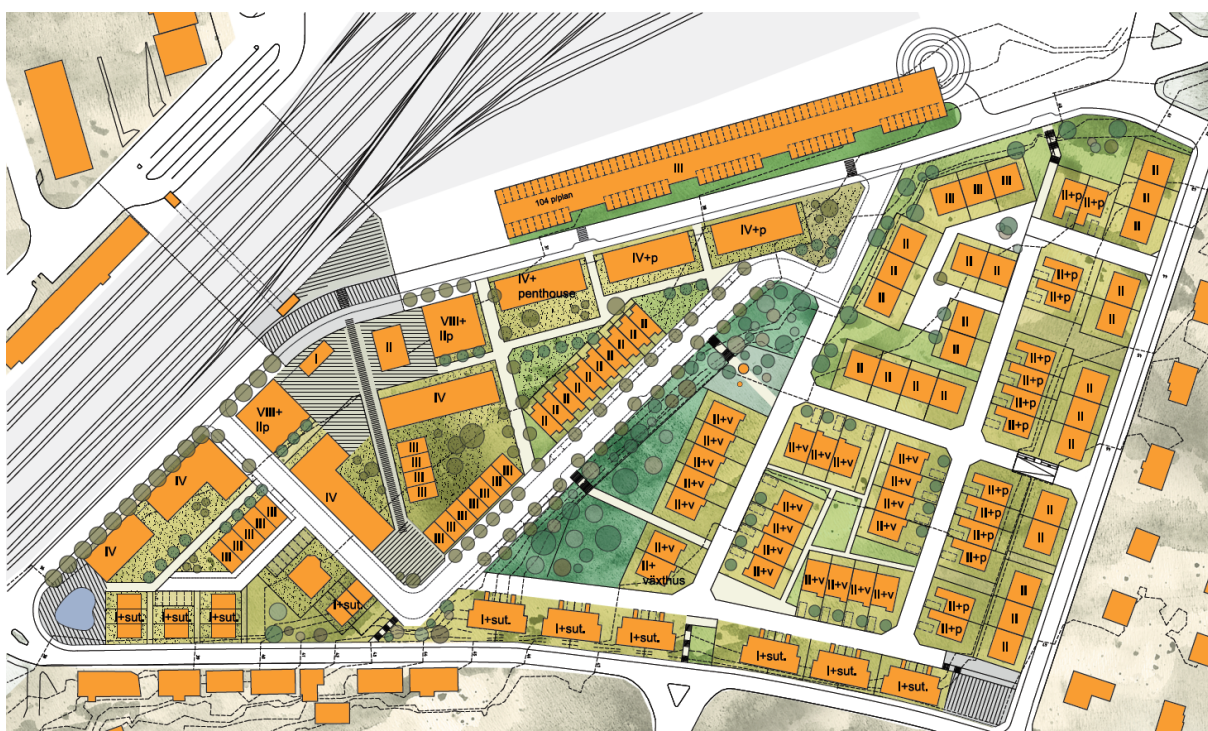
Vänster: Genomsläppliga markbeläggningar. Foto: Lars-Erik Widarsson, NSVA

Höger: Lummig förgårdsmark i Gyldenrisparken, Köpenhamn. Foto: Gunilla Svenssons arkitektkontor AB.

Bebyggelse

Planförslaget innebär att ett industriområde omvandlas till ett bostadsområde med mellan 200–250 bostäder. Planförslaget är flexibelt och kan innehålla en blandning och bredd av upplåtelseformer, bostadsstorlekar och hustyper för att tilltala flera olika målgrupper.

Avsikten är att erbjuda ett boende som genom sitt läge nära kollektivtrafik, centrum och natur underlättar ett aktivt och socialt liv. Området ska betraktas som ett bostadsområde och inte en utvidgning av Åstorps centrum. En flexibel planläggning ska ge förutsättningar för att i liten skala erbjuda verksamheter i form av kontor och mindre service eller handelsverksamhet såsom café, frisör, cykelverkstad eller liknande lokaler i bebyggelsen. Höjdskillnaderna ska användas till att få ut så mycket användbar byggnadsyta som möjligt utan att skugga eller skymma omgivande bebyggelse mer än nödvändigt. Det är viktigt att behålla siktlinjerna i det nya området i så stor utsträckning som möjligt. Hållbarhets- och miljötänk får gärna ta sig visuella uttryck i gestaltningen av byggnader och stadsrum. Exempel på detta kan vara solpaneler, gröna tak och väggar, andra åtgärder avseende dagvatten, biologisk mångfald eller klimatanpassning.



Illustrationsplanen ovan visar hur exploatören just nu avser utforma det nya bostadsområdet (Gunilla Svenssons arkitektkontor AB).

I områdets östra del placeras par- och radhus i olika formationer som möter den omgivande lägre villabebyggelsen. Bebyggelsen föreslås vara i ett till två våningar, för en del av enbostadshusen ska det även finnas möjlighet till att låta en del av byggnaden sticka upp högre i form av penthouse-våning eller växthus på taket.

Områdets byggnader växer i höjd i takt med att marknivån blir lägre och avståndet till befintlig bebyggelse blir längre, i syfte att anpassa ny bebyggelse med befintlig. Byggnaderna i områdets västra del föreslås bestå av en blandning av en- och flerbostadshus i två till fyra våningar. Längs med Järnvägsgatan föreslås lamellhus i fyra våningar med möjlighet till penthouse samt tre enbostadshus i tre våningar. Som profilbyggnader föreslås två högre punkthus med upp till åtta våningar, i områdets västra del, intill det nya torget. De två punkthusen kan bli riktmärken för både det nya området och hela Åstorp. Befintlig villa, i områdets västra del, föreslås bevaras då den anknyter till det nedlagda fabriksområdet som har varit en viktig del i Åstorps utveckling. Ny bebyggelse längs med Långgatan föreslås bestå av suterränghus med en våning över gatunivå för att anpassas till befintliga gatuhus.



Vänster: Referens radhus med växthus (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).

Höger: Referens suterränghus (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).



Vänster: Referens marklägenheter (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).

Höger: Referens radhus med penthouse (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).

Gångbro

Närheten till stationsområdet och de centrala delarna av Åstorp behöver stärkas för att resor med hållbara transporter ska väljas framför bilresor. En ny koppling över järnvägen bidrar till en ökad närhet till stationsområdet för planområdet samt för de övriga östra delarna av Åstorp tätort.

Arbetet med att planera och genomföra anläggandet av gångbron kommer att ske i en separat process, delvis parallellt med aktuell planprocess. Nedan beskrivs kort inledande tankar om placering och utformning av gångbron. Illustrationen nedan visar kommunens förslag till placering efter samråd med Trafikverket.

En gångbro för fotgängare föreslås placeras nordost om stationshuset och perrongerna. Gångbron landar mellan spårområdet och Järnvägsgränd vilket kräver att ett trafiksäkert övergångsställe behöver skapas för att säkerställa de oskyddade trafikanternas säkerhet. Övergångsstället sammanlänkar gångbronns entré och det nya torget vid Järnvägsgränd. Gångbron kopplas till befintligt och framtida gång- och cykelvägnät. Cyklister kommer ha tillgång till attraktiv parkering på både den östra och den västra sidan om järnvägen med närhet till gångbronns entré. Inom detta utrymme ska även biljettautomater, väderskydd, sittmöjligheter, belysning och planteringar införas för att skapa goda väntutrymmen. Gångbron utformas med hissar så att resenärer med cykel, barnvagn, rullstol, rullator med mera kan nyttja den.

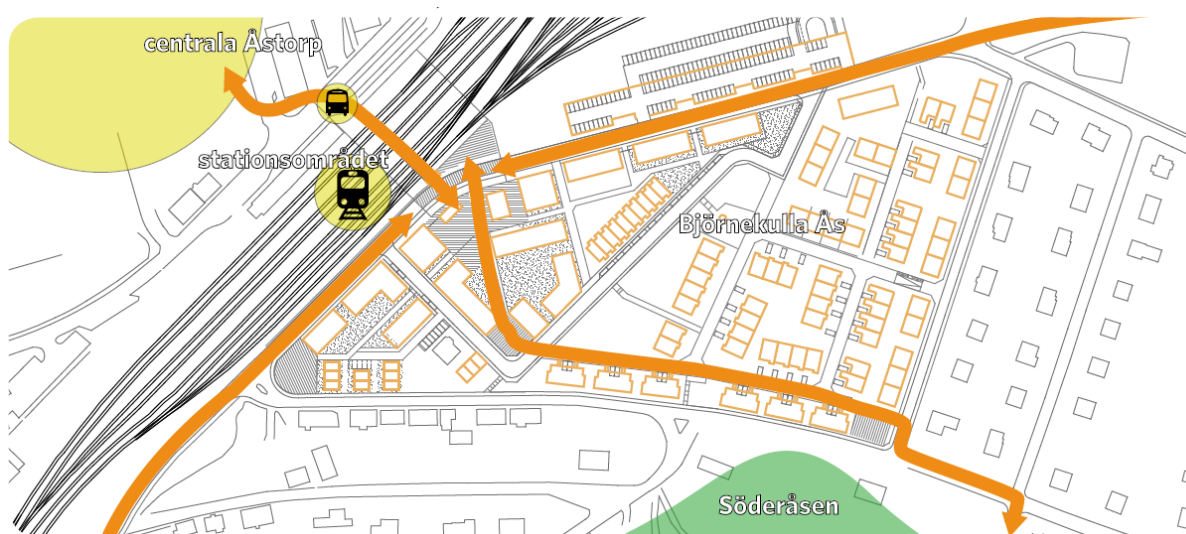


Illustration av gatunätet, kopplingar och stråk (Sweco).



Inspirationsbild, gångbro över spårrområde, Halmstad central. Foto: Linda Svederberg



Inspirationskiss gångbro (Maria Koch Widerberg).



Inspirationsbild, gångbro i trä. Foto: Maria Koch Widerberg

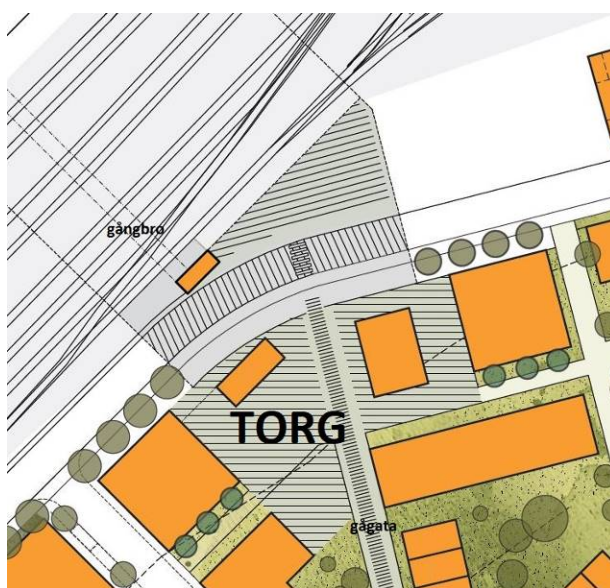
Offentliga platser

De offentliga rummen skapar staden. Väggarna i dessa rum utgörs av bebyggelsens fasader. Viktigast är byggnadernas bottenvåningar eftersom det är de som ligger i människors ögonhöjd och där människor rör sig. Stadsrummet ska innehålla hög kvalitet, stor variation och detaljering i bottenvåningsfasader, markbeläggningar, möblering med mera. Den mänskliga skalan och de gröna inslagen i stadsrummet är mycket viktiga.

Ett sätt att få platsens identitet att komma till uttryck är att döpa områdets kvarter, gator och platser med namn som associeras till tidigare verksamheter, Björnekulla, den intilliggande Söderåsen eller Klintagård.



Vänster: Illustration över områdets park (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).



Höger: Illustration över torget vid Järnväggsgatan (Gunilla Svenssons arkitektkontor ab).

Park

En allmän park anläggs på en central plats i området, parken kan bli en mötesplats och vara ett viktigt grönt inslag. I parken avsätts ytor för vissa gemensamma aktiviteter i form av exempelvis odling, idrott, lek, rekreation. Två stigar som korsar parkområdet fungerar som en genväg för gående i området samt ger rörelse och liv på platsen. För att grönområdet inte ska upplevas som en del av intilliggande privata trädgårdar föreslås någon typ av avskärmning mellan kvarterensmarken och den allmänna parken. Samma sak gäller även stigen som föreslås gå mellan två enbostadshus. Avskärmning kan exempelvis i form av buskar, staket eller plank.

Den höga skorstenen i parkens nordöstra del föreslås bevaras, om det är möjligt, då den kan påminna om platsens historia. Skorstenen skulle också kunna ersättas av ett konstverk eller lekskulptur som associerar till platsens bakgrund som industri.



Till vänster: Befintlig skorsten. Foto: Linda Svederberg

Till höger: Referens ljusskulptur i Pildammsparken, Malmö. Foto: Gunilla Svenssons arkitektkontor ab.

Torg

Förslaget innebär skapande av ett större torg samt tre mindre torg. Torgytan vid Långgatan/Järnvägsgatan blir områdets entré från sydväst och föreslås utformas till en välkommande plats med hjälp utav grönska, sittplatser med mera. Vid korsningen Frejgatan/Långgatan anläggs ett mindre torg som ska fungera som en utgångspunkt för det fortsatta stråket mot Söderåsen.

Där gångbron landar ska en inbjudande och vacker mötesplats skapas i form av ett torg intill Järnvägsgatan. Platsen blir dels en del av Åstorps station, en bytespunkt med många funktioner att beakta, dels en entré från centrum till området och en målpunkt i stråket mot Söderåsen. Torgets gestaltning ska vara inspirerade så att det inbjuder till vistelse. Ett trafiksäkert övergångsställe över Järnvägsgatan kan utformas genom enhetlig markbeläggning på torget och gatans sträckning mellan torget och gångbrons landningsplats. På så sätt kan delar av gatan upplevas som en utökning av torget vilket skapar en mer attraktiv plats.

Biltrafik blir fortsättningsvis tillåten på sträckan, men gatumiljön kan bidra till att passerande fordon visar större hänsyn till oskyddade trafikanter. En gågata från torget vid Järnvägsgatan mynnar ut till en mindre torgyta i söder. De två torgen tillsammans med gågatan skapar en genväg från stationen till målpunkter som områdets park och vidare till Söderåsen. I byggnaderna intill torgen och gågatan blir det möjligt att inhysa kontor, handel och centrumverksamheter.

Gaturum och trafik

Under planarbetet har en trafikutredning tagits fram av Sweco (tekniskt PM för Björnekulla Ås, KS dnr 2015/259). Trafikutredningen innehåller förslag på utformning av gator i det nya bostadsområdet samt omkringliggande gatunät. En ny gestaltning av gatorna ska skapa en miljö med ökad trafiksäkerhet, höjd prioritet för oskyddade trafikanter och en bättre boendemiljö.

Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafik. Det interna gatunätet utformas i första hand för fotgängare och cyklister, men fordonstrafiken ska ha tillgänglighet och möjlighet att angöra och passera runt området.

En attraktiv genväg skapas för fotgängare och cyklister i form av ett stråk genom området som kopplar till gångbron, stationsområdet, centrala Åstorp och rekreationsområdet vid Söderåsen. Detta kommer ske delvis via blandtrafik och delvis via separata gång- och cykelbanor som förses med god belysning, bra markunderlag och möjlighet att vila, sitta och parkera sin cykel längs stråket. Två strategiskt utplacerade trappor kommer att koppla samman gångstråken i det nya området med Långgatan och dess omgivande gatunät. I bostadsområdets nordöstra del anläggs en gångled mellan Järnvägsgatan och de nya bostadsgatorna.

Gaturum

För att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikantgruppernas prioritering har den så kallade livsrumsmodellen använts. Livsrumsmodellen visar skillnader mellan olika stadsrums potential beroende av dess form och gestaltning, inramning och begränsningar samt dess läge i stadsstrukturen. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika rum och i två olika mellanrum: frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.

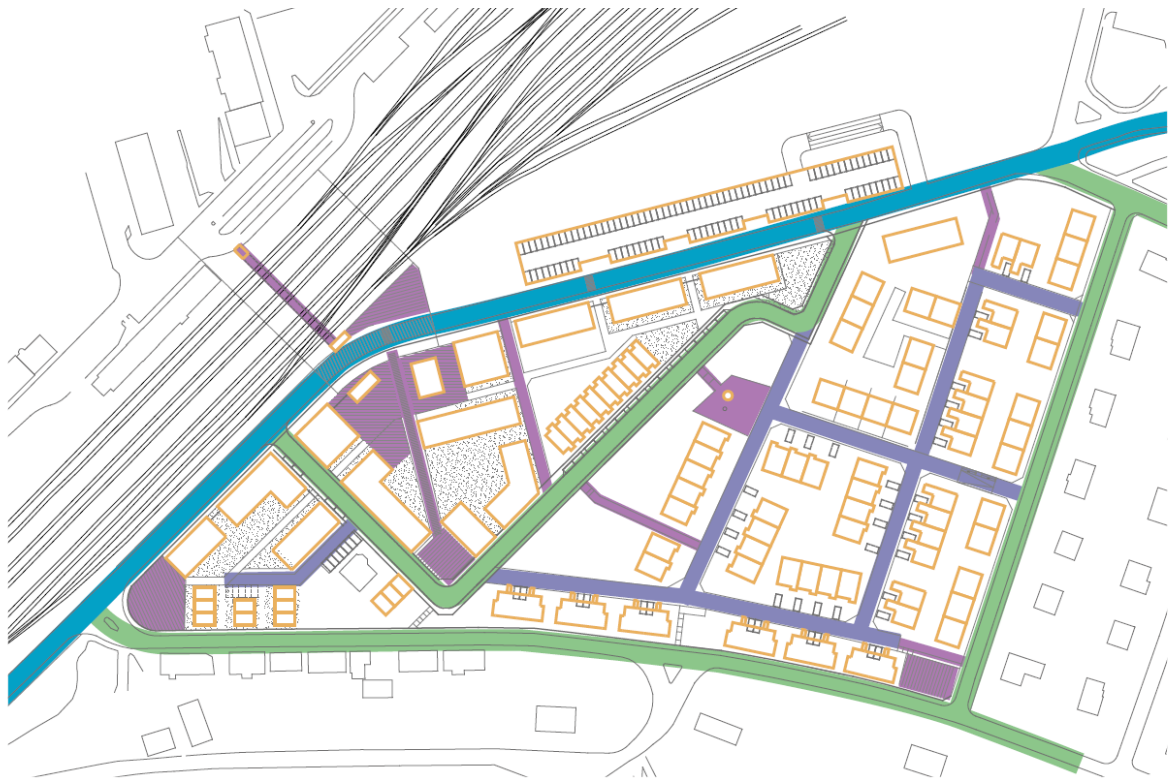


Illustration på livsrumsmodellen över planområdet. Blå = integrerat transportrum, grönt = mjuktrafikrum, lila = integrerat frirum, rosa = frirum (Sweco).

Transportrum

Trafikrum som endast prioriterar motorfordons trafik kommer inte finnas inom planområdet. Parametrarna nedan stämmer överens med väg 21 och E6 som ligger utanför Åstorp tätort.

- Inga oskyddade trafikanter, de färdas på separerade banor som inte utgör en del av gaturummet
- Inget korsningsbehov, gång- och cykelpassage sker oftast planskilt.
- Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet
- Barriär
- Höga hastigheter, 60/80/100 km/tim
- Gaturum för motorfordonstrafik
- Ofta vägar runt staden alternativt in mot staden
- Mycket långt mellan korsningspunkter

Integrerat transportrum

Trafikrum med hög prioritet för motorfordonstrafiken finns på Järnvägsgatan som även i framtiden kommer fungera som en lokal och regional genomfartsled. Gatan uppfyller kriterierna nedan:

- Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det
- Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det
- Långa avstånd mellan entréer
- Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar
- Hastigheter på ungefär 40 km/tim
- Långt mellan korsningspunkter.

Mjuktrafikrum

Trafikrum med stor grad av samspel mellan trafikanterna finns idag på Långgatan och Frejgatan, vilket även kommer att fortsätta ske. Gatorna uppfyller kriterierna nedan:

- Samspel mellan bilister och oskyddade trafikanter
- Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion
- Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro
- Tätt mellan korsningspunkterna
- Låga hastigheter
- Rummet tillmötesgår människors anspråk att lätt röra sig i rummets längdriktning och till viss del även tvärriktning

Integrerat frirum

Trafikrum där fotgängare och cyklister är prioriterade föreslås på samtliga bostadsgator inom den nya bebyggelsen. Gatorna kommer utformas så att kriterierna nedan uppfylls:

- Motorfordon har möjlighet till begränsad körning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna
- Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, i entréområde, centrala offentliga stadsrum m.m.
- Väggarna består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet
- Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister.

Frirum

Trafikrum endast för cyklister, fotgängare och lekande barn, det vill säga utan inblandning av motorfordonstrafik. Inom den nya bebyggelsen föreslås ett finmaskigt gångnät samt en koppling för cyklister mellan Söderåsen och tågstationen/gångbron. För dessa kopplingar kommer kriterierna nedan att uppfyllas:

- I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma.
- Utformningen utgår ifrån fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet vilket innebär detaljrikedom.

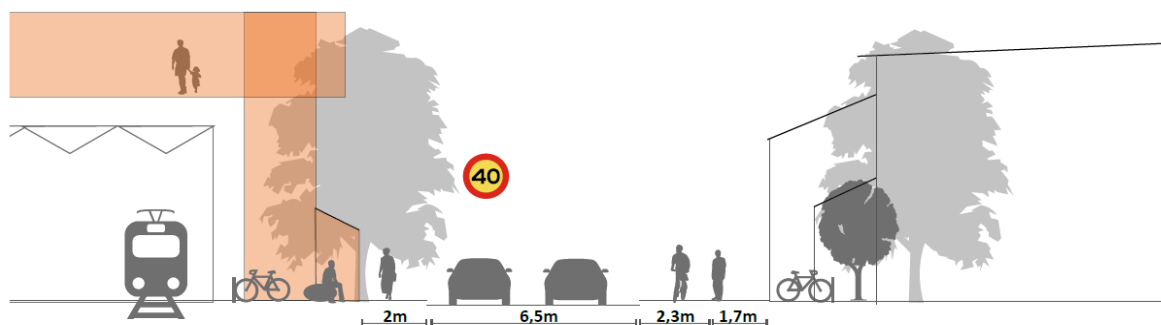
Trafik

Järnvägsgatan - integrerat trafikrum

Beräknat antal fordon år 2040 på gatan är 3 720(ÅDT). Trafikflödena är inte höga men gatan trafikeras av tunga fordon vilket betyder att gaturummet behöver dimensioneras för att två lastbilar eller bussar ska kunna mötas. Gatan har idag en karaktär som genomfartsgata vilket kommer att bibehållas för att tillgodose hög framkomlighet och tillgänglighet för fordons- trafiken. Gatan kommer dock omgestaltas så att även fotgängare och cyklister får en hög framkomlighet och tillgänglighet. För att skapa en trafiksäker situation för de oskyddade trafikanterna föreslås en hastighetssänkning till 40 km/h och införande av säkra passager över gatan.

Gaturummet föreslås utformas med en körbana på 6 meter och en dubbelriktad gång- och cykelbana på 3 meter på den östra sidan (gatan ingår i det framtida nätet för separata cykelbanor inom Åstorp). Ett bullerplank med tillhörande 1,5 meter skötselremsa uppförs på järnvägsgatans västra sidas. Vid gångbron finns utrymme att göra gång- och cykelbanorna bredare, detta illustreras på nästa sida.

Det finns i dagsläget ingen passage för fotgängare och cyklister längs sträckan vilket behöver införas, förslagsvis i samband med gångbrons entré och vid parkeringshusets in- och utfarter. Passagera behöver hastighetssäkras för att bidra till en trafiksäker miljö för de boende och förbipasserande.

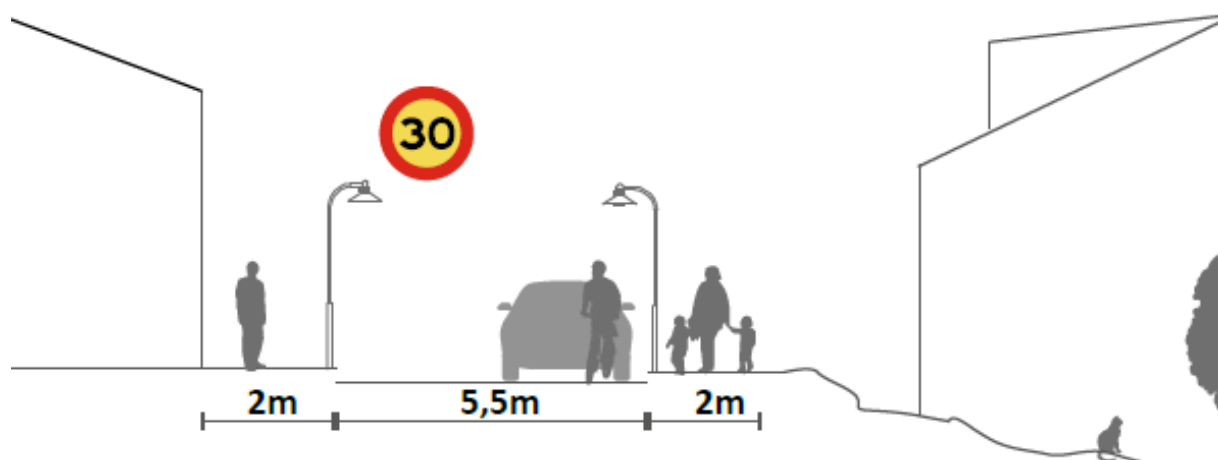


Förslag till sektion av Järnvägsgränd vid gångbron, där gaturummet är som bredast (Sweco).

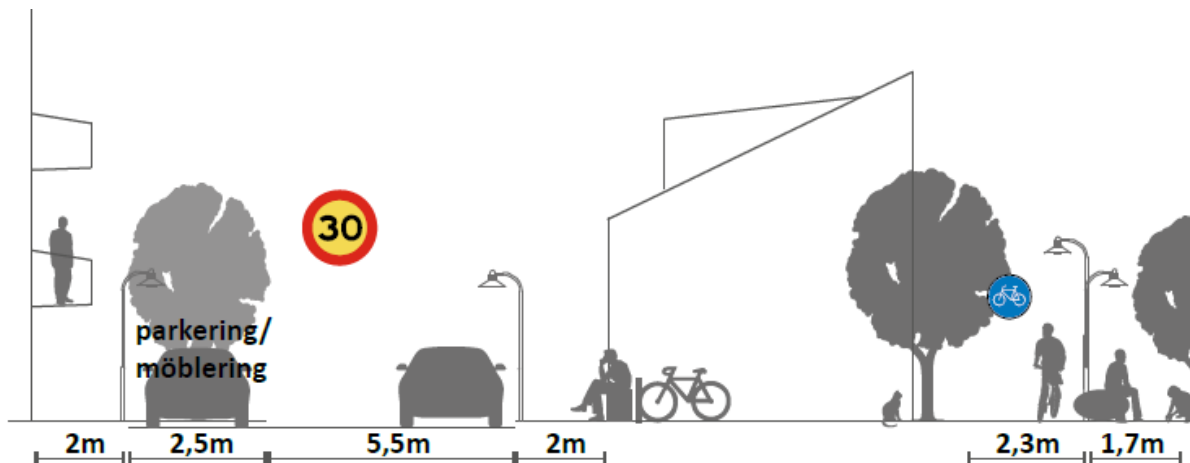
Långgatan och Frejgatan - mjuktrafikrum

Runt kvarteret sträcker sig Långgatan och Frejgatan som idag har betydligt lägre trafikflöden än Järnvägsgränd. Långgatan har idag karaktär som en uppsamlingsgata men kommer ändras till en bostadsgata, likt Frejgatan, då bebyggelse införs på båda sidorna av gaturummet. Det kommer att bidra till en ökad grad av rumslighet och trygghet för fotgängare och cyklister både på Frejgatan och Långgatan. Cykling föreslås fortsätta ske i blandtrafik då ett genare cykelstråk kommer att skapas inom planområdet.

Hastighetsbegränsningen föreslås sänkas till 30 km/h eftersom befintliga villor har utfarter mot gatan samt att cykling sker i blandtrafik. Gatorna har idag endast trottoar på ena sidan av gatan, mot befintlig bebyggelse, det alltså finns ingen gångbana på den sida som vetter mot det nya bostadsområdet. Den nya bostadsgatan som passerar de mest centrala delarna av planområdet föreslås få samma utformning för att skapa en sammanhängande struktur och gemensamma utformningsprinciper. Gaturummet föreslås utformas med 2 meter breda trottoarer på båda sidorna av gatan och en körbana på 5,5 meter. Den nya bostadsgatan föreslås kompletteras med en flexzon på 2,5 meter som kan innehålla antingen parkering, plantering eller möblering. På gatan sker cykling i blandtrafik. Ett parallellt cykelstråk kommer dock dras genom bebyggelsen i de centrala delarna av planområdet, totalt separerat från fordonstrafiken.



Förslag till sektion av Långgatan i samband med ny bebyggelse (Sweco).



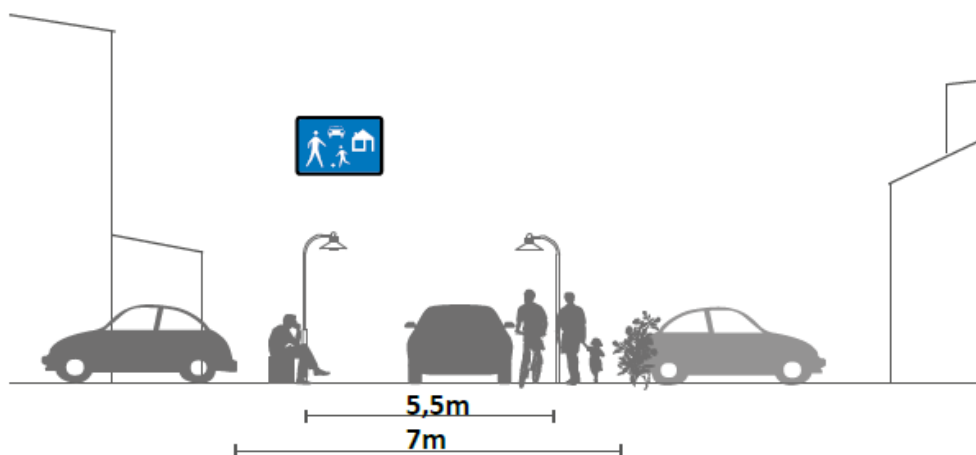
Förslag till sektion av den nya bostadsgatan vid de mest centrala delarna av planområdet (Sweco).

Bostadsgator området – integrerat frirum

Inom planområdet utformas resterande bostadsgator med en smal sektion, med minsta acceptabla mått för att driftfordon ska ha god framkomlighet.

Gaturummet föreslås utformas med enhetligt markmaterial och i en gemensam nivå mellan husfasaderna för att bidra till låga hastigheter och rörelser på fotgängarnas villkor. Gatorna bör hastighetsregleras till gångfartsgata, vilket innebär att fordon inte får köra fortare än i gångfart d.v.s. ungefär 7 km/h. Dessutom har föraren väjningsplikt mot fotgängaren och parkering får endast ske på särskilt anordnade platser. Gatusektionen bör vara ungefär 7 meter bred, för att möjliggöra backrörelser från parkeringsplatserna, varav 5,5 meter utformas fritt från hinder (belysning, plantering, möblering mm). Det innebär att två bilar kan mötas i låga hastigheter samtidigt som sopbil och räddningstjänst har full framkomlighet.

Om parkering sker i gatan bör detta noga utformas så att sikt inte skymmer lekande barn. Sektionen nedan visar ett exempel på en smal gångfartsgata där möblering bidrar till rumslighet och smalnar av gaturummet för att säkerställa låga hastigheter.



Förslag till sektion för resterande bostadsgator inom planområdet (Sweco).

Torg, parker, gång- och cykelbanor - frirum

Inom området föreslås ett antal mindre parker, torg och platsbildningar införas. Dessa utformas så att endast fotgängare och cyklister har tillträde. Fordonstrafiken hindras med fysiska hinder som möblering, plantering eller nivåskillnader.

Parkering

Boendeparkering för bil och cykel ska lösas på kvartersmark medan gatuparkering i första hand ska utgöras av korttids-och besökandeparkering. I området ska parkering för personer med funktionshinder införas nära entréer och viktiga målpunkter. Enligt Boverkets Byggregler (BBR) ska en bilplats för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från entrén. Funktionsrätt Sverige rekommenderar att 5 procent av det totala antalet bilplatser är anpassade för rörelsehindrade.

Boendeparkeringen får med fördel samordnas för flera olika kvarter då detta leder till yteffektiva parkeringslösningar. Inom området ska även parkering för kollektivtrafikresenärer införas, detta bör med fördel ske närmast järnvägen där bebyggelse inte lämpar sig på grund av risk- och bullerinverkan.

Markytan mellan spårområdet och det nya bostadsområdet är en lämplig lokalisering för ett parkeringshus i två våningar. Den nya gångbron gör också kvarteret till ett lämpligt läge för pendelparkering i och med att koppling till stationsområdet införs. Pendlarparkeringen kommer att vara separerad från boendeparkeringen och kan avgiftsbeläggas. Pendlarparkering för cyklister ska anordnas i nära anslutning till gångbron och vara attraktivt utformad med belysning, väderskydd samt möjliggöra fastlåsnings av cykeln.

Radhusen i östra delen av planområde föreslås ha egen parkering på fastigheten och radhusen i den sydvästra delen har boendeparkering i närheten till bostaden. Marklägenheterna föreslås ha boendeparkering parallellt med gatan (kantstensparkering). De boendes besökande antas nyttja parkeringshuset medan besöksparkering (korttidsparkering) för kontor och centrumhandeln anläggs i form av kantstensparkeringen i områdets mest centrala lägen. Anställda på kontor och handel föreslås parkera i parkeringshuset. För boende och besökande i föreslagna flerbostadshus sker parkering i parkeringshuset.

För pendelparkeringen föreslås parkering kunna ske i en avsatt del av parkeringshuset eller på en öppen markyta norr om parkeringshuset. Genom att separera parkeringen för boende, besökande och anställda från pendelparkeringen skapas möjlighet för att betalning, skötsel och drift kan särskiljas. Om parkeringen förläggs som markparkering krävs att ytan avskärmas från spårområdet med en 2,5 meter hög skärm för att hindra gnistregn. En fördel med att placera pendelparkeringen bakom parkeringshuset är att denna kan göras billigare och även bidra till att parkeringshuset inte behöver bli så högt och skymma sikten mellan det nya bostadsområdet och centrala Åstorp. Ett högt parkeringshus skapar en mer instängd känsla för fotgängarna och cyklister som rör sig längs Järnvägsgatan. Om markparkeringen bakom parkeringshuset inte införs behöver parkeringshuset bli ytterligare en våning högt då pendelparkeringen placeras på våningsplan tre i parkeringshuset. Att placera parkeringen norr om parkeringshuset medför även att parkeringen blir mindre synlig.

Parkeringshuset utformas med fördel som ett öppet parkeringshus med en transparent och öppen fasad mellan parkeringshuset och bostadsområdet medan fasaden mot järnvägen är sluten för att skapa bullerskydd. Ett öppet parkeringshus är en billigare lösning som inte kräver något ventilationssystem, kan byggas med lägre takhöjd med mera. Det övre planet föreslås utformas som ett parkeringsdäck vilket innebär en öppen lösning. För att boende inom området ska slippa se parkerade bilar kan parkeringsdäcket utformas med grönskande spaljeer och pergolas eller utformas med sedumtak.

Cykelparkeringen för de boende inom området placeras nära entréerna samt för besökande och anställda i närheten till kontor och handel. För pendelparkeringen föreslås cykelparkeringen placeras på torget väster om Järnvägsgatan, denna parkering bör utformas med väderskydd, belysning och möjlighet till ramlås. Förslagsvis kan taken utformas med sedum likt parkeringshusets tak.

På illustrationen nedan visas en plan för bilparkeringens placering inom planområdet samt cykelparkeringen för pendelresenärer, anställda och besökande till kontor och centrumhandel.

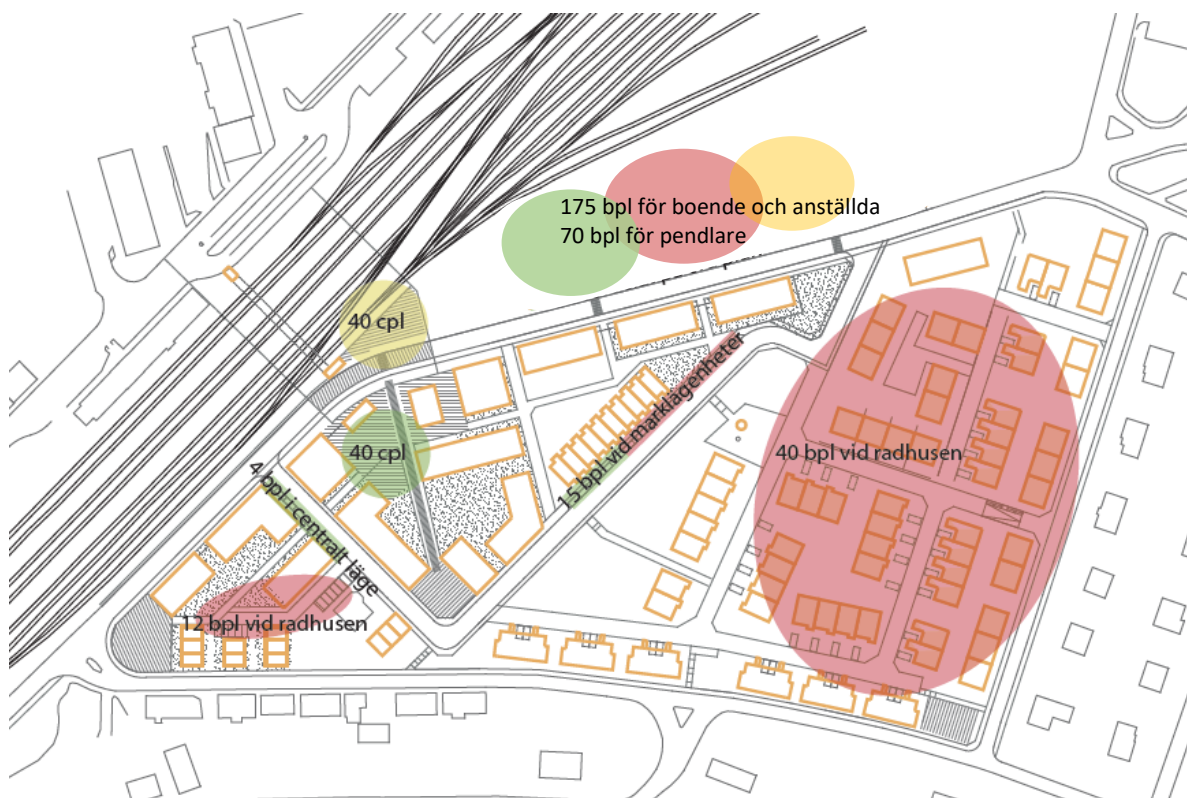


Illustration på parkeringslösningen för planområdet. Rött= boendeparkering, grönt= parkering för handel och kontor, gul= pendelparkering (Sweco).



Vänster: Inspirationsbild på öppet parkeringshus med gröna fasader (Sweco).
Höger: Inspirationsbild på cykelparkering med väderskydd (Sweco).

Hälsa och säkerhet

Buller

Den främsta bullerkällan i området utgörs av tågtrafik på intilliggande spårområde. Ett tekniskt PM för Björnekulla Ås (KS dnr 2015/259) har tagits fram av Sweco.

Beräkningarna tog hänsyn till närliggande väg- och tågtrafik för 2017 samt prognos för år 2040. Resultatet jämfördes mot förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader enligt lydelsen efter den 1 juli 2017.

En komplettering av utredningen, daterad 2020-03-02, har genomförts för att utreda möjligheterna att placera ett bullerplank mellan spårområdet och de nya bostadskvarteren.

Utredningen föreslår följande åtgärder:

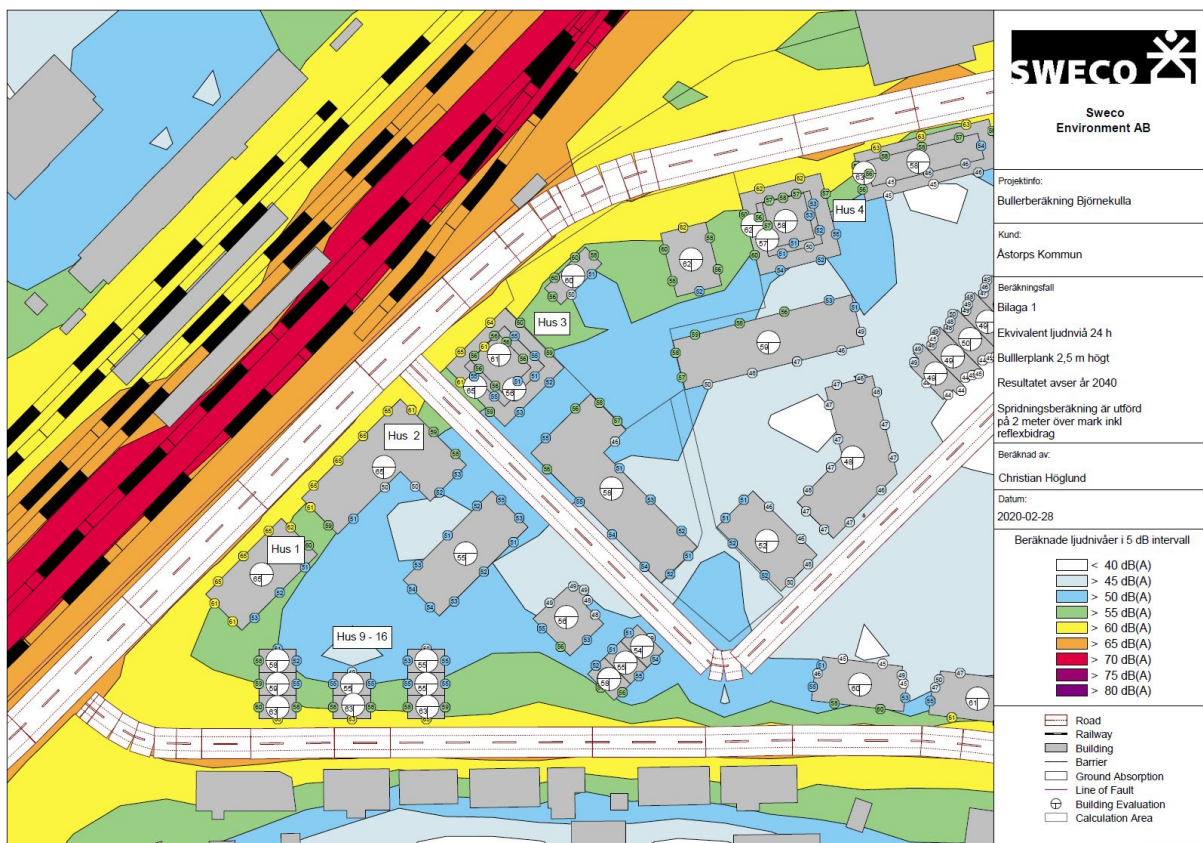
- En 2,5 meter högt bullerplank placeras längs med Järnvägsgatan. Bullerplanket kommer avbrytas av en gångbro som ska sträcka sig över spårområdet. Gångbrons konstruktion ska vara lika tät och hög som omgivande bullerplank och sluta tätt mot denna så att ingen öppning mot spårområdet skapas. Med föreslaget åtgärdsförslag i form av ett bullerplank finns det goda möjligheter för att hela planområdet kan bebyggas med bostäder, förutsatt att följande åtgärder beaktas vid slutlig utformning av kvarteren.
- För vissa av byggnaderna med fasad mot Järnvägsgatan kan riktvärde innehållas med smålägenheter mot spårområdet.
- För vissa av byggnaderna kan riktvärde innehållas med genomgående lägenheter där hälften av bostadsrummet riktade mot dämpad sida.
- För vissa av byggnaderna behöver uteplats anläggas på en yta som inte är i direkt anslutning till byggnaderna. Alternativt kan annan utformning eller lokala bulleravskärmningar studeras för att skapa bullerskyddande sidor där riktvärde för uteplats och dämpad sida innehålls. Detta skulle skapa en generellt bättre ljudmiljö i området.
- Vissa av byggnadernas tänkta utformning behöver förändras så att det skapas en skyddad sida som är dämpad och där uteplats kan placeras. Alternativt kan lokala bulleravskärmningar studeras för att skapa bullerskyddande ytor där riktvärde för uteplats och dämpad sida innehålls

För mer information om utredningen och dess sammanfattning, se nedan.

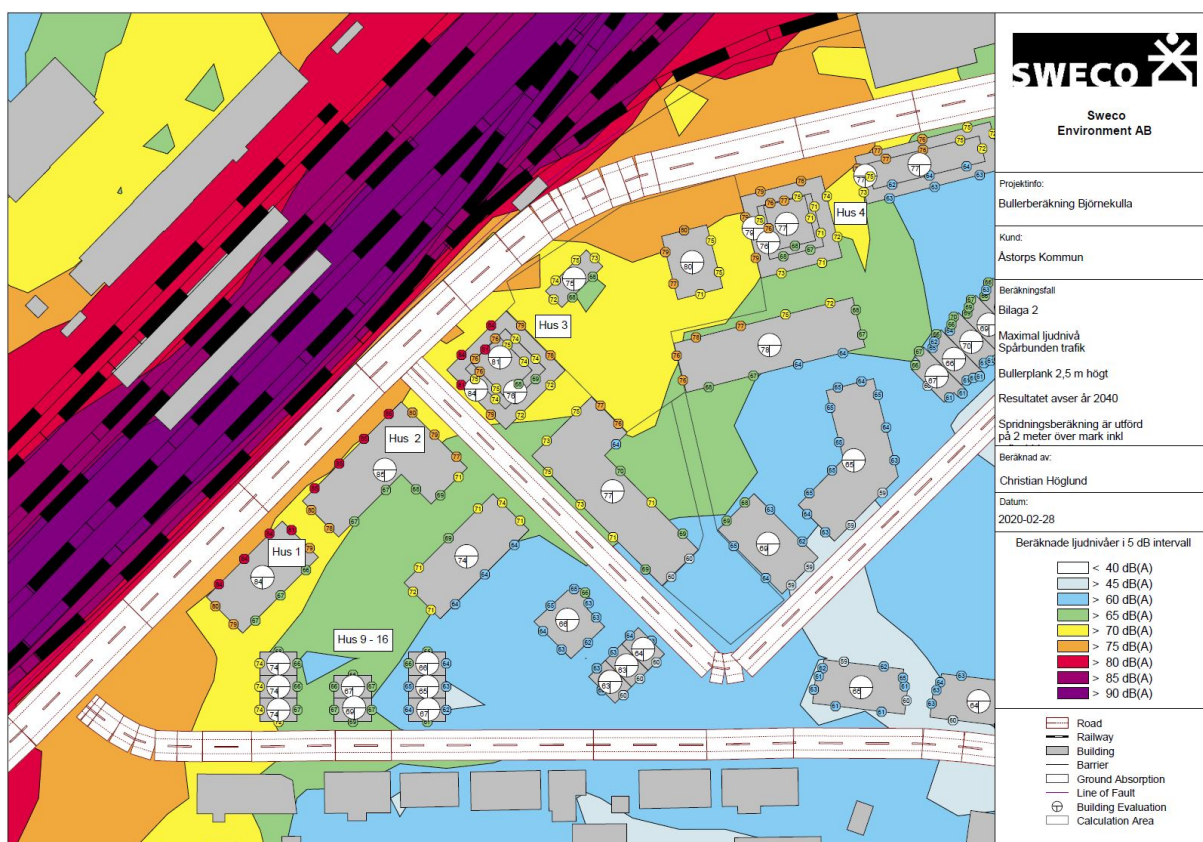
Trafikbullerutredning

I utredningen är planerad bebyggelse samt parkeringsgaraget vid järnvägen inkluderad. I beräkningen har parkeringsgaraget en höjd på 4 meter. Parkeringsgaraget har en öppning för genomfart till norra sidan av byggnaden. Öppningen är 7 meter bred och öppningen påverkade resultatet endast marginellt. Kontrollberäkning har gjorts för parkeringshus med höjden 8 meter. Denna ökning av höjd på parkeringsgaraget påverkade dock endast resultatet marginellt för tre radhus längs Järnvägsgatan.

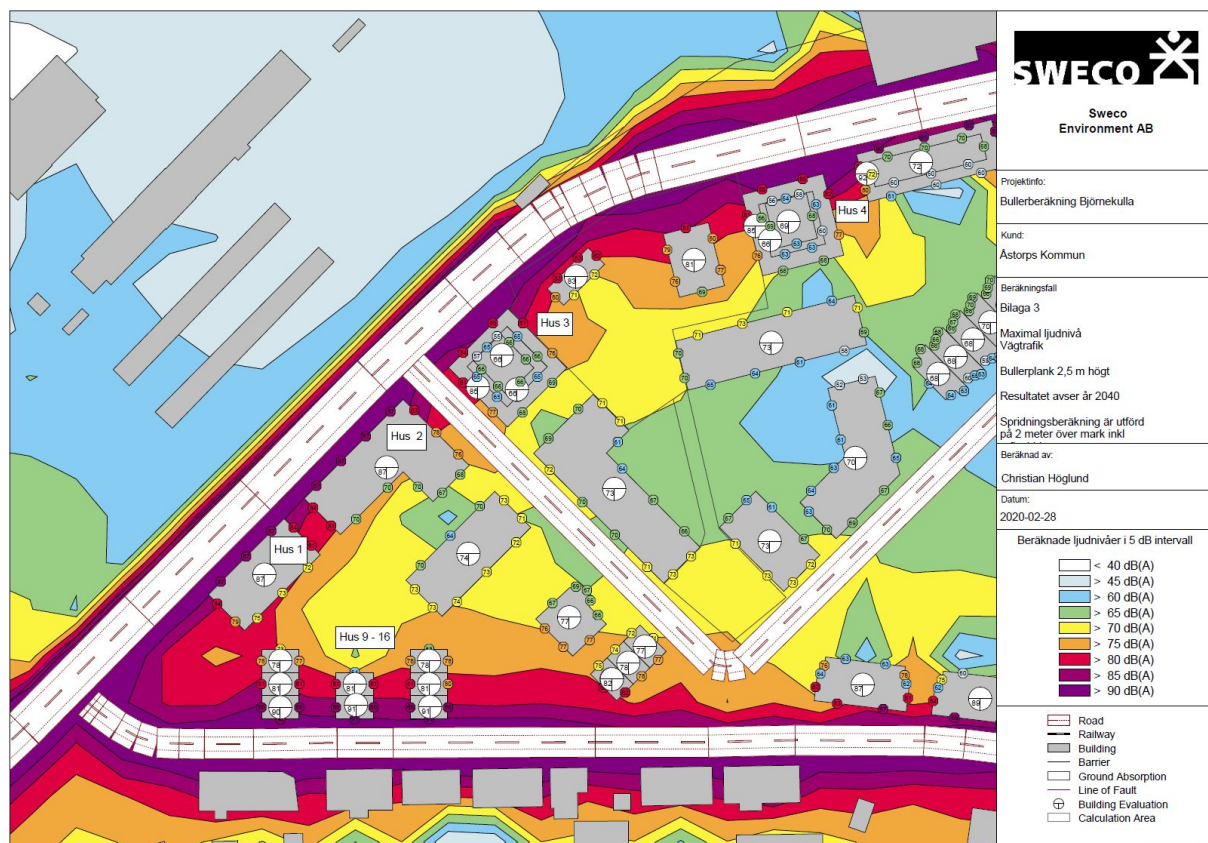
Kartorna på följande sidor visar bullerspridningen beräknat med 2,5 meter högt plank mellan spårområdet och Järnvägsgatan.



Dygnsekvivalent ljudnivå år 2040.



Maximal ljudnivå - tåg år 2040.



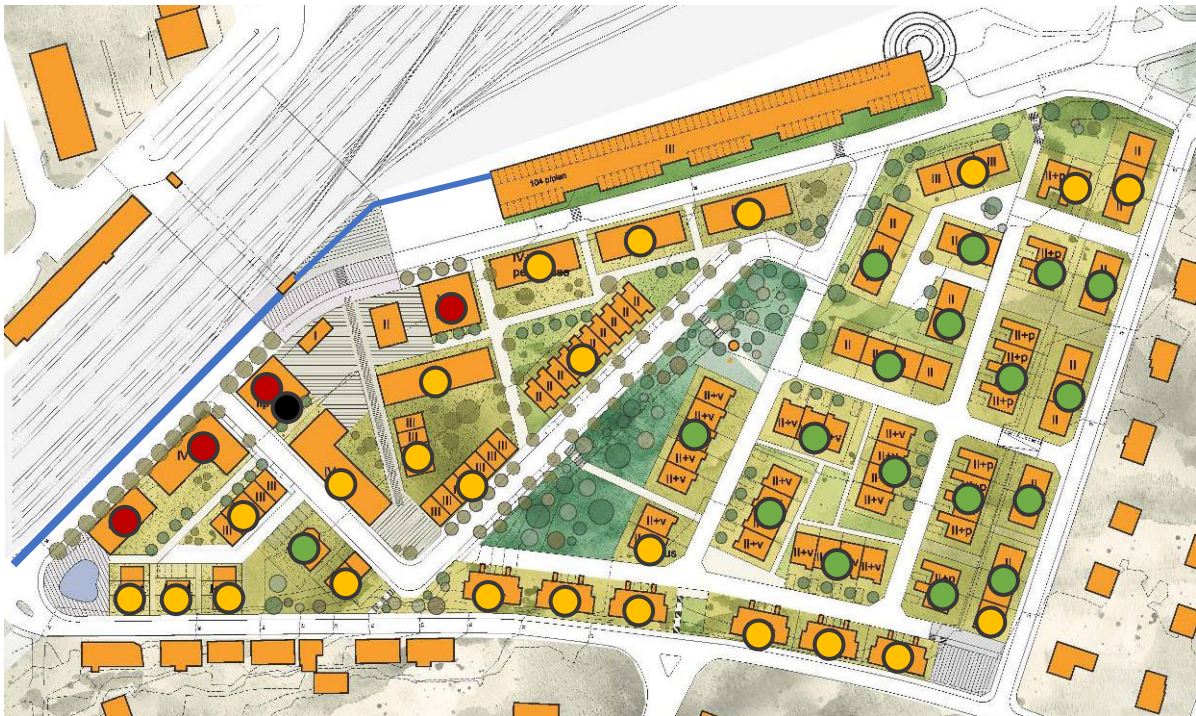
Maximal ljudnivå - väg år 2017/2040.

Varje tung passage beräknas ge upphov till den maximala ljudnivå som redovisats i kartorna för vägtrafik. Detta gäller för de byggnader som ligger intill aktuella vägar.

I tabellen nedan redovisas antalet tunga fordon på respektive väg, uppdelat på natt och dag. Tågtrafik nattetid (22:00 – 06:00) består av 5 godståg och 9 pågatåg per natt. Varje tågpassage beräknas ge upphov till maximal ljudnivå för tågtrafiken.

Väg	Antal tunga fordon/timme 2017	Antal tunga fordon/timme 2040
Järnvägsgatan		
- Kl 06 – 22 (dag)	9,5	13,6
- Kl 22 – 06 (natt)	2,2	3,2
Långgatan		
- Kl 06 – 22 (dag)	20,6	29,5
- Kl 22 – 06 (natt)	4,8	6,9
Frejgatan		
- Kl 06 – 22 (dag)	5,6	8,0
- Kl 22 – 06 (natt)	1,3	1,9
Prästgatan		
- Kl 06 – 22 (dag)	5,6	8,0
- Kl 22 – 06 (natt)	1,3	1,9

Till exempel: Den maximala ljudnivån som redovisats på fasad som vetter mot Långgatan beräknas uppnås 20,6 gånger i timmen dagtid och 4,8 gånger i timmen nattetid år 2017.



Bulldämpande åtgärder i planförslaget

Blå linje

Ett 2,5 meter högt bullerplank uppförs längs Järnvägsgatan fram till parkeringshuset. Ett avbrott görs för gångbron som ska vara av tät konstruktion och sluta tätt mot bullerplanket. Bullerplanket ansluter till parkeringshuset som också det har tät konstruktion.

Grön markering

Bullervärdet vid byggnadens fasad underskrider gällande riktlinjer för buller vid fasad. Inga bullerdämpande åtgärder krävs.

Gul markering

Bullervärdet vid byggnadens fasad överskrider gällande riktvärden och/eller bullervärdet vid bostadens uteplats överskrider gällande riktvärden. För dessa bostadshus ställs krav i detaljplanen att planlösningen i bostaden ska utformas så att gällande riktvärden underskrids och/eller att en bullerdämpad uteplats ska anordnas. I tekniskt PM för Björnekulla ås finns lämpliga placeringar av uteplatser föreslagna.

Röd markering

Bullervärdet vid byggnadens fasad överskrider gällande riktvärden. Genom planbestämmelse regleras så att endast smålägenheter eller genomgående planlösningen tillåts där det krävs för att underskrida riktvärdet. En bullerdämpad uteplats är möjlig att anordna för byggnaderna, förutom för bygganden markerad med en svart prick på kartan. Där krävs att en uteplats antingen anordnas på en annan plats eller att ytterligare bullerdämpande åtgärder görs i anslutning till uteplatsen.

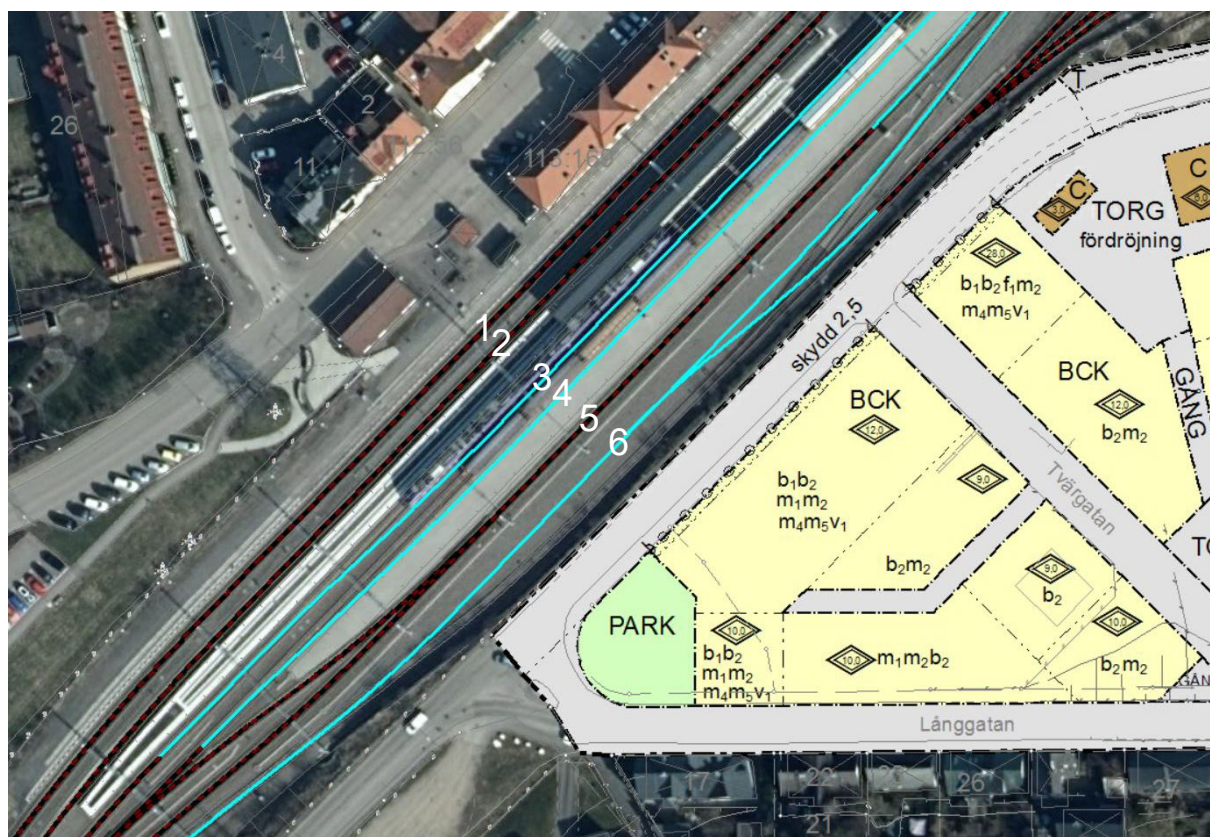
För en utförlig beskrivning av byggnadernas förutsättningar, se Tekniskt PM för Björnekulla Ås (KS dnr 2015/259).

Farligt gods

En riskbedömning för transporter av farligt gods har utförts av Sweco (tekniskt PM för Björnekulla Ås, KS dnr 2015/259) i samband med detaljplanearbetet. Parallellt med detaljplaneprocessen pågår planeringen av ombyggnationen av spårområdet i Åstorp. Trafikverket kommer att ta bort två spår och flytta spårens läge. En komplettering av riskutredningen har därför genomförts, daterad 2020-02-24, med utgångspunkt i den framtida utformningen av spårområdet.



Vänster: Karta över spåren i Åstorp och dess numrering. Spår 1 ligger i nordväst och spår 8 i sydost (Sweco). Höger: Intilliggande Skånebanan. Foto: Elisabeth Möllerström



De turkosa linjerna på kartan visar var de nya spåren kommer att ligga efter ombyggnationen. Spår 6 kommer att ligga närmare planområdet än vad spår 6 gör idag, men inte så nära som dagens spår 8.

I planförslaget ligger plangränsen på 30 meter från spår 5 och 15 meter från spår 6. Risk för påkörning vid urspärning är den dominerande risken upp till 25–30 meter. En höjdmätning har gjorts som visar att vägen mellan planområdet och järnvägsområdet ligger ca 1,5–2 meter högre än befintligt spår 6. Höjdskillnaden bedöms ge skydd mot urspärning i det aktuella fallet och motiverar avsteg från att hålla 30 meter bebyggelsefri zon kring spår 6 med hänsyn till urspärningsrisk.

Beräkningar visar att risknivån vid utredningsområdet är relativt låg, men eftersom det planeras för relativt tät bebyggelse med flerbostadshus och annan känsligare verksamhet är det motiverat med vissa riskreducerande åtgärder eftersom konsekvenserna vid en olycka kan bli allvarliga. Individrisken är på en nivå där åtgärder ska övervägas för de närmsta byggnaderna och det rör sig om flerbostadshus med relativt många lägenheter. Huvudsakligen utgörs risken av händelser med brandfarlig vätska. Detta i kombination med att det kan finnas vagnar med farligt gods även på de spår som inte används för genomfartstrafik (spår 7–8) bedöms det vara motiverat med åtgärder nedan.

Följande åtgärder rekommenderas som planbestämmelser för att reducera samhällsrisknivån avseende utsläpp av giftig gas:

- Ventilationsintag placeras på tak.
- Ventilation som ska kunna stängas av från centralt placerat styrdon.

Det bedöms vara rimligt att ovanstående åtgärder genomförs för de flerbostadshus som upptar merparten av planområdet inom 100 meter från spårområdet.

För de hus som ligger inom 40 meter från spår 6 behöver följande åtgärder genomföras för att uppnå en rimlig risknivå:

- Fönster och fasader samt takfot på sidor mot spårområdet utförs i minst brandklass EI60. Detta omfattar även fönster i brandklass EW60 som då endast kan öppnas med specialverktyg eller nyckel.
- Utrymning ska vara möjligt på sida bort från järnvägsområdet.
- Balkonger, uteplatser och lekplatser placeras på sida bort från spårområdet (sida mot sydost).

De till spårområdet närmast liggande husen kommer att ge ett skydd för bakomliggande byggnader och uteplatser.

Ur riskhänsyn bör parkeringshuset vara placerat minst 15 meter från närmsta spår och vara utfört i obrännbart material.

Säkerhet

För att förhindra olovlig spårbeträdande införs bestämmelse gällande krav på bullerplank utmed spårområdet.

Folkhälsa

Ytor för tätortsnära rekreation för allmänheten avsätts i planförslaget. Planförslaget förstärker den fysisk koppling mellan tätorten och rekreationsområdet på Söderåsen vilket ger de boende goda möjligheter till fysisk aktivitet.

Trygghet

Trygghet är en subjektiv upplevelse och en känsla. Den byggda miljön kan vara trygghetsskapande genom exempelvis gestaltning, gynna att folk är i rörelse och bidra till orienterbarhet. Planförslaget förordar ett öppet parkeringshus som bedöms upplevas tryggare för personer både i och utanför parkeringshuset då ljusinsläppen blir bättre samt in- och utsikten generös.

Riksintressen

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget inte påtagligt skadar de intilliggande riksintressena Skånebanan och Godsstråket genom Skåne. Planförslaget innebär att bestämmelser gällande buller och farligt gods införs samt att krav bullerskydd införs längs plangränsen mot spårområdet. Planbestämmelserna gällande buller och farligt gods och syftar till att skapa en god boendemiljö utan att verksamheterna på spårområdet behöver rätta sig efter nybyggnationen. Genom att ställa krav på bullerplank kan olovligt spårbeträdande förhindras. Idag används spår 1–3 för persontrafik och spår 1–5 för godstrafik. Det ger ett övrigt utrymme på mer än 16 meter inom spårområdet. Med anledning av detta bedömer kommunen att planförslaget inte skulle förhindra en framtida utbyggnad av dubbelspår längs Skånebanan.

Klimat

Aktuellt planområde, i rapporten kallad Gurkan, ingick som ett planeringsexempel i Region Skånes tema PM ”Planera klimatsmart!”. Syftet med rapporten var att visa på den stora potential som finns i hållbar stadsplanering som ett sätt att minska påverkan på klimatet. Rapporten tydliggjorde sambandet mellan fysisk planering och dess påverkan på klimatet samt redovisade vilka aspekter av fysisk planering som måste hanteras för att nå målet om minskade utsläpp av växthusgaser.

Enligt rapporten var planområdets styrkor, utifrån klimatsynpunkt, dess centrala läge nära kollektivtrafik och service samt den täta bebyggelsen. Området skulle kunna förbättras på en del punkter genom utformning för att skapa ett attraktivt område, funktionsblandning samt gång- och cykelvänliga gator.

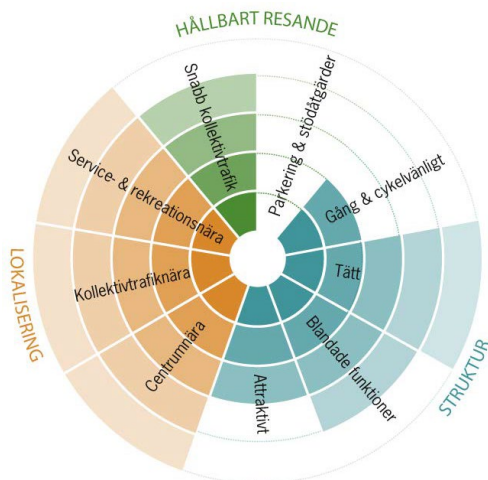


Illustration från tema PM ”Planera klimatsmart!” som visar planområdets kvaliteter och förbättringspunkter utifrån ett klimatperspektiv (Region Skåne).

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som gynnar människor, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människors välmående och livsvillkor. Dessa tjänster produceras av ekosystemen och är alltså gratis. Exempel på ekosystemtjänster är pollinering (som utförs av pollinerande insekter eller andra djur), skydd mot naturkatastrofer som översvämningar och jordskred, vattenrening via till exempel våtmarker eller musslor, skadedjursbekämpning (som utförs av naturliga fiender, kan vara både insekter, svampar, bakterier och virus), grönytor för rekreation, reducering av partikelhalter och växthusgaser samt bildandet av bördig jord.

Ekosystemtjänster definieras och indelas i fyra olika grupper utifrån vilken funktion de har. Dessa grupper kallas producerande, reglerande, kulturella och understödjande ekosystemtjänster.

Producerande	Reglerande	Kulturella
● Matproduktion ● Dricksvatten/rent vatten ● Produktion av syre ● Produktion av material ● Energiproduktion eller lagring av energi ● Genetiska resurser ● Biokemikalier, naturmedicin och läkemedel ● Förskönande resurser	● Koldioxidinbindning ● Reglering av jordens funktioner ● Luftrening ● Vattenrening ● Reglering av vattenflöden ● Klimatanpassning ● Reglering av ljudkvaliten ● Erosionsreducering eller erosionskydd ● Återföring av näringsämnen ● Pollinering ● Sjukdoms- och skadedjurs-reglerande	● Hälsa ● Stadsodling ● Förskönande av omgivningen ● Estetiska värden ● Rekreation ● Turism ● Sociala relationer ● Kulturell mångfald ● Pedagogik, kognitiv utveckling ● Tysta områden ● Andlig inspiration ● Vetenskapliga upptäckter ● Platsuppfattning, känsla av tillhörighet ● Kulturarv
Understödjande		
● Fotosyntesen ● Jordbildning ● Näringscyklerna ● Vattencykeln ● Biologisk mångfald		

Illustration som visar olika typer av ekosystemtjänster indelat i fyra kategorier (Boverket).

Planförslaget möjliggör åtgärder som innebär en förbättring av framförallt kulturella och reglerande tjänster.

Understödjande

Förslaget innebär att ett industriområde omvandlas till ett bostadsområde vilket kommer att medföra ökad växlighet på platsen. Biotoper kan tillkomma genom att nya grönytor samt trädplanteringar, av varierade arter, anordnas samtidigt som befintliga träd i så stor utsträckning som möjligt sparas.

Reglerande

Planförslaget innebär att området kommer få mindre hårdgjord yta och högre andel grönska. Grönskan kan fungera som skydd mot extremväder och vara klimatreglerande. Den kan även bidra till att reducera buller och förbättra luftkvaliteten. Ytor för fördröjning och rening av dagvatten avsätts i planförslaget. Genom att anordna ett välfungerande omhändertagande av dagvatten kan risk för översvämning minskas.

Planen möjliggör bostadsbebyggelse i ett stationsnära läge, med närhet till offentlig- och kommersiell service, vilket kan bidra till ett minskat bilberoende. Det bedöms inte att biltrafik till följd av bostäder kan medföra väsentliga luftutsläpp eller försämring av luftkvaliteten för omgivningen.

Kulturella

Området är till största delen inte tillgängligt för allmänheten i nuläget och järnvägen fungerar som en barriär mellan Åstorp tätorts norra och södra delar. Planförslaget förstärker fysiska kopplingar mellan tätortens olika delar samt samhället och rekreationsområdet på Söderåsen. Närheten till rekreation bidrar till att ge boende goda möjligheter till fysisk aktivitet samt gynnar turistnäringen. Inom planområdet skapas mötesplatser i form av park och torg. Förslaget förespråkar att stor vikt läggs vid estetiska aspekter vid utformning av det offentliga rummet.

Producerande

Åstorps kommun har en begränsad yta och stor andel högkvalitativ jordbruksmark. Planförslaget innebär en förtätning av Åstorps centrala delar vilket bidrar till att viktig mark för matproduktion inte tas i anspråk.

EXPLOATÖRERNAS FÖRSLAG

Förslaget till detaljplan möjliggör att området kan utformas på olika sätt. Illustrationsbilden nedan visar hur exploatören just nu avser utforma det nya bostadsområdet.



Illustrationsbilden ovan visar hur exploatören just nu avser utforma det nya bostadsområdet (Gunilla Svenssons arkitektkontor AB).

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan

Observera att tidplanen är preliminär:

- Samråd: oktober – november 2017
- Granskning: september – oktober 2019
- Antagande: juni 2020

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Åstorps kommun kommer att vara huvudman för allmän plats.

Avtal

Ett medfinansieringsavtal har tecknats mellan Åstorp kommun och Trafikverket för att reglera uppförande av bullerskärm och entréytor vid gångbron. Ett fastighetsrättsligt avtal även tecknas mellan parterna.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen ger upphov till fastighetsrättsliga förändringar. Fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte som nödvändiga. Kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse träffas.

Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en kommunalägd park- eller gatumarksfastighet, exempelvis Åstorp 113:48. Nya bostadsfastigheter inom området kommer att bildas genom fastighetsbildning.

Fastighet	Area som regleras	Regleras till	Ändamål
Gladan 2	14 700 kvm	Åstorp 113:48	Allmän plats
Åstorp 113:48	850 kvm	Gladan 2	Kvartersmark
Åstorp 113:48	Ca 100 kvm	Åstorp 113:28	Trafikändamål

Ekonomiska frågor

Ett exploateringsavtal upprättas i enlighet med 6 kap. plan- och bygglagen mellan kommunen och exploitören. Avtalet ska bland annat reglera frågor om överlåtelse av mark och angående ersättning för iordningställandet av allmänna platser. Exploateringsavtalet måste vara underskrivet innan denna detaljplan antas. Fastighetsägaren/exploatören ansvarar för utbyggnaden inom de delar som utgörs av kvartersmark samt bekostar nödvändiga bullerskydd.

Exploatören bekostar framtagandet av detaljplanen. Densamme bekostar även nödvändiga lantmåteriförrättningar som detaljplanen ger upphov till. Vid konflikt med planerad bebyggelse kan ledningar komma att behöva flyttas. Kostnaden för ledningsflytten bekostas av exploatören.

Tekniska frågor

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppsföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Lägsta flöde ska vara 1200 l/min.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. Om avsteg görs från VAV P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos räddningstjänsten.

Räddningstjänstens åtkomlighet

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entré får inte överstiga 50 meter. Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon får inte avståndet mellan fönsters underkant/balkongräcke överstiga 23 meter och åtkomlighet för räddningstjänstens höjdfordon måste säkerställas via det normala vägnätet eller via särskilda räddningsvägar. Räddningstjänstens höjdfordon har en höjd på 27 meter och det kräver att det finns särskilda uppställningsplatser nära till fasaden för att utskjutet är begränsat upp till åttonde våningen.

Räddningsvägar

För räddningsvägar gäller generellt att de ska ha en körbanelbredd om minst 3 meter och en vinkelradie om minst 50 meter, en innerradie om minst 9,1 meter, en fri höjd om minst 4 meter, ska tåla axeltrycket 100 kN, ska ha ett hårdgjort ytlager, ska ha en högsta längslutning om 8 % och ett högsta tvärfall om 2 % samt ska vinterväghållas.

Uppställningsplatser för höjdfordon

För uppställningsplatser för höjdfordon gäller generellt att de ska vara minst 5 meter breda med samma bärighet som övriga räddningsvägar, ska vara förlagda utanför ytterkanten av de balkonger eller fönster som ska kunna nås med höjdfordonet och avståndet mellan husväggen och höjdfordonets rotationscentrum bör inte överstiga 9 meter, ska vara minst 12 meter långa och inte ha en större lutning än 8,5 % i någon riktning, ska vinterväghållas samt bör kunna nås utan att fordonet behöver backas.

Avsteg från ovanstående utformning ska ske i samråd med räddningstjänsten.

Gångbro

En gångbro över spårområdet är en förutsättning för att det nya bostadsområdet ska få en bra koppling till Åstorp och för att minska risken för spårspring. Planering och genomförande av gångbron sker i en separat process där kommunen och Trafikverket kommer överens om bland annat bronns utformning, finansiering och tidplan. Ett medfinansieringsavtal har tecknats för att reglera dessa frågor.

Transformatorstation

Inom planområdet finns en transformatorstation som kommer behöva flyttas i samband med planens genomförande. Ett E-område är avsatt intill parken i planområdets mitt. Det är av stor vikt att anläggningen passar in i parkmiljön och utformas så att den bidrar till att öka platsen kvalitet. Utformningen av transformatorstationen överenskommes mellan ledningsägaren och kommunen i samband med bygglovsprövning. Minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter.

Dagvatten

En dagvattenutredning har utförts av Sweco (tekniskt PM för Björnekulla Ås, KS dnr 2015/259) i samband med detaljplanearbetet. Utredningen visar att finns goda förutsättningar för dagvattenfördröjning inom området i enlighet med kommunens krav. Den totala fördröjningsvolymen blir 1 200 m³. I utredningen presenteras tre olika platser där man kan fördröja dagvatten.

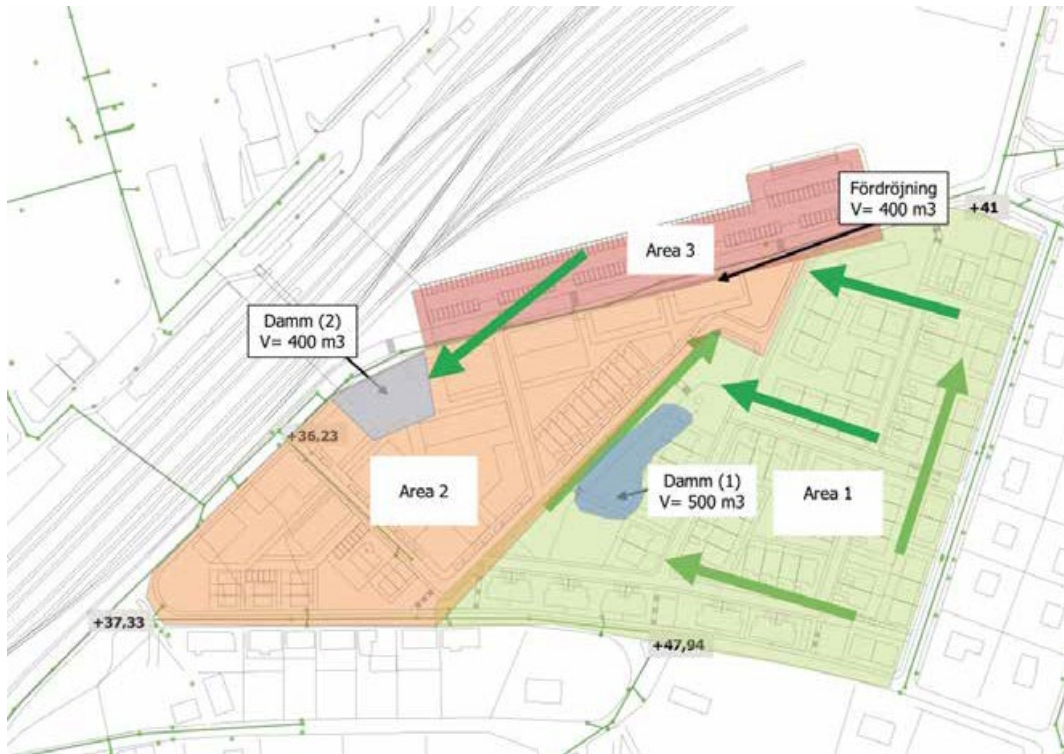
När ytor som tidigare har varit obebyggda hårdgörs kan regnvatten inte längre infiltrera i samma utsträckning och hus och vägar riskerar då att översvämmas. Så är fallet oftast med nya byggnationer, men inte i detta fall för området där nybyggnationen kommer att innebära mindre hårdgjordyta än vad som finns idag och mer park med vegetation, det vill säga mer genomsläppliga ytor för infiltration.

För att uppnå en god dagvattenhantering inom kvarteret bedöms en fördröjning på minst 400 m³ per ha reducerade yta. Fördröjningen ska i först hand ske inom kvartersmark. Förslagsvis kan fördröjningen ske med två dammar och en underjordisk fördröjningsvolym i samband med parkeringshuset eller i form av öppna diken om utrymme för detta finns. Det är viktigt att inga instängda ytor skapas eller att lutningar gör så att vattnet rinner in på fastigheter. Höjdsättningen är viktig för planering av dagvattenhantering. Hus ska placeras högt och gator ska förläggas något lägre än omgivning så att överskottsvatten kan ledas dit.

Yta för dagvattenhantering föreslås avsättas i den centralt belägna parken med kapacitet på 500 m³ (Damm 1). Dagvattnet från dammen kan sedan ledas på ett kontrollerat sätt till ledningar i Järnväggsgatan eller Långgatan. Avledningen kan vara ytlig eller i ledningar under mark.

Lägsta topografiska punkten i planområdet finns i anslutning till järnvägen. Denna del av området kan klassas som instängt och det bör reserveras för dagvattenhantering med kapacitet på 400 m³ (Damm 2). Dagvattnet från dammen kan sedan ledas på ett kontrollerat sätt till ledning i Järnväggsgatan. Avledningen kan vara ytlig eller i ledningar under mark. Det är möjligt att istället för en damm använda torget som en översvämningsbar yta alternativt anordna en annan typ av lösning för fördröjning.

Parkeringsgaraget som föreslås placeras mellan det nya bostadsområdet och järnvägen kommer att innebära en stor hårdgjord yta och kräva en fördröjningsvolym på minst 300 m³. Fördröjningen kan antingen placeras underjordiskt eller i form av ett öppet dike ner till anslutningspunkt, om möjligheten finns. Fördröjningsmagasinet måste utformas så att dagvatten inte kan komma in i banunderbyggnaden för järnvägen (närmsta spår). Trafikverket önskar att få yttra sig när förslag till utformning är framtaget.



Planerad bebyggelse med befintliga 3 delområden och 3 fördröjningsvolym, A1 500 m³, A2 400 m³ och A3 300 m³. Anslutningspunkt till ledningsnätet kan göras lämpligast i närheten av Järnvägsgratan och Långgratan (Sweco).



Öppet dagvattensystem. Foto: Lars-Erik Widarsson, NSVA.

VA-ledningar

Ledningarna som är förlagda inne på Gladan 2 i Tvärgatan är äldre och följer inte kravet för materialstandarder enligt NSVA- AMA och kommer därför att behövas läggas om vid exploatering. NSVA ansvarar inte för privata ledningar som finns inne på Gladan 2.

För att möjliggöra att avloppsvatten från fastigheterna kan avledas med självfall bör lägsta färdig golvnivå ligga högre än gatunivå, rekommendationer är minst 30 cm.

Dricksvattenledningsnät finns i detaljplaneområdets omgivande gator. Lägsta normala vattentryck i dricksvattenledningarna vid Järnvägsgatan varierar mellan cirka 3,6 bar och 3,8 bar. I sydöst är det befintliga trycket cirka 2,9 bar. Högre vattentryck ordnas och bekostas av exploatören.

Vid behov av sprinkler skall detta ordnas internt med egen tank.

Projektering av allmänna VA-ledningar/-anläggningar som krävs vid exploatering skall utföras i samråd med NSVA.

Gasledningar

Längs med Frejgatan och vidare in på Långgatan har E. ON Gas distributionsledningar för natur- och biogas. Det finns även en avkopplad servisledning på Gladan 2. Denna servisledning kommer att avvecklas i samband med exploatering av området.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2017) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse på 2 meter samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter på 2 meter.

Plantering av träd bör ej ske närmare gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella arbeten med ledning, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd. För att kunna utföra underhåll och reparationer ska avståndet mellan gasledning och häckar, staket med mera vara 1 meter.

Innan arbetet påbörjas i närheten av ledningarna bör E. ON Gas kontaktas för ledningsvisning. Samråd med områdeshandläggare ska ske i tidigt projekteringsskede om arbete sker i närheten av gasledningarna.

Avfall

Avfallsutrymmen för fastigheten bör placeras i nära anslutning till körbar allmän väg. Avfallsutrymmets storlek ska motsvara de behov som föreligger och underlätta för källsortering.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Jörgen Wallin, Tekniska kontoret
Alexandra Von Post, Tekniska kontoret
Emma Ringsbo, Kommunstyrelseförvaltningen
Anders Aronsson, Miljökontoret
Graciela Nilsson, Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA)
Ingvar Persson, Byggkontoret
Gustaf Classon, Byggkontoret
Klara Harmark, Plankontoret
Daniel Stepanovic, Räddningstjänsten
Anna Bjerndell, plankontoret

Revideringar efter samråd och granskning
Anna Sara Bergkvist, planarkitekt Metria AB
Nicole Henriksdotter, planarkitekt Metria AB

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plankontoret

Åstorp 2020-05-20

Ola Eriksson
planarkitekt

Camilla Eriksson
chef samhällsbyggnadsförvaltningen