



Detaljplan för del av Södra Svalöv 30:7 södra delen av kvarteret Lantlyckan Svalöv, Svalövs kommun

Antagen 2021-02-22

Laga kraft 2021-05-17



Postadress 268 80 Svalöv
Besöksadress Herrevadsgatan 10
Telefon 0418-47 50 00
Fax 0418-47 50 26
E-post info@svalov.se
Webb www.svalov.se



Inledning

Detaljplanens syfte

Syftet med planen är att göra det möjligt att utveckla och komplettera Svalövs tätort med boende för äldre på en del av fastigheten Södra Svalöv 30:7, södra delen av kvarteret Lantlyckan. Syftet är att planområdet till största del ska innehålla bostäder för särskilt boende, trygghetsboende och vård samt kontors och administrationslokaler för dessa, men planen möjliggör även service i form av centrumfunktioner och handel. Planen syftar även till att inom planen skapa en dagvattenhantering med till viss del öppna fördröjningsytor. Mellan föreslagen byggrätt för bostäder och järnvägen föreslår detaljplanen en sammanhängande yta för markparkering. I ett läge, i anslutning till markparkering, föreslår detaljplanen ett läge för en nätstation. Planen innehåller också en allmän gata i form av en lokalgata.

Planförslaget innebär att cirka 75 nya bostäder kan byggas på platsen.

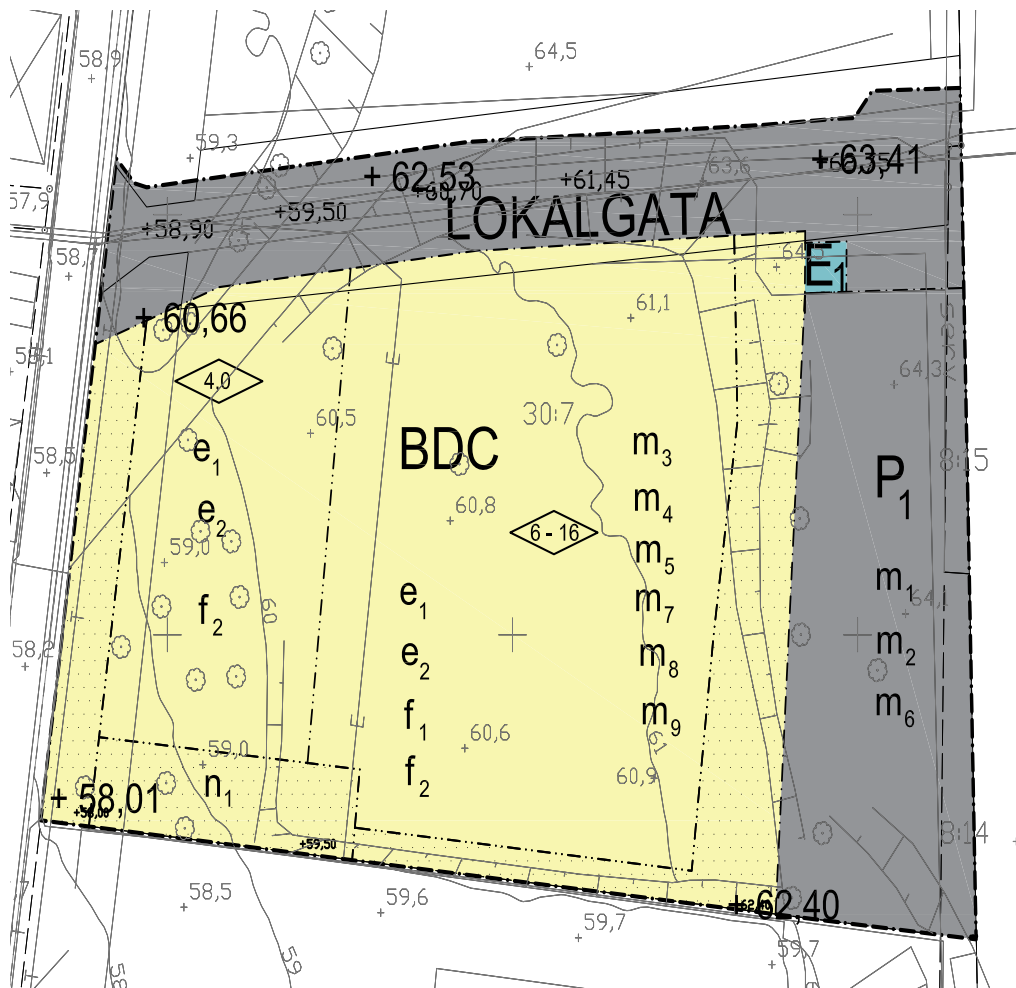


Bild ovan visar föreslagen detaljplan för södra delen av kvarteret Lantlyckan.

Planprocessen

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar hur marken får användas inom ett avgränsat geografiskt område. I processen kring att ta fram en detaljplan vägs allmänna och enskilda intressen mot varandra. Denna detaljplan genomförs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) i dess lydelse t. o. m. SFS 2020:76.

Under samråd och granskning ges möjlighet för sakägare, myndigheter och andra berörda att komma in med synpunkter. När ett förslag till detaljplan varit på samråd ska det färdiga förslaget, innan det kan antas, vara tillgängligt för granskning under minst två veckor. Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget.

Efter granskning sammanställs de synpunkter som har kommit in och redovisas i ett utlåtande tillsammans med kommunens ställningstaganden. Även synpunkter från samrådet inkluderas i utställningsutlåtandet.

Den som inte framfört skriftliga synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att senare överklaga beslutet om att anta detaljplanen. Tiden för överklagande är tre veckor från det att kommunen tillkännagett beslutet eller anslagit protokollet över beslutet på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar detaljplanen och Länsstyrelsen inte beslutar att överpröva planen vinner planen laga kraft och blir en juridiskt gällande handling.



Planprocessen vid standardförfarande.

Innehållsförteckning

Planprocessen	3
Sammanfattning	5
Förutsättningar	6
Befintliga förhållanden	8
Planförslaget	10
Teknisk försörjning	14
Genomförande	17
Fastighetsrättsliga åtgärder	19
Konsekvenser	21
Sociala konsekvenser	32

Sammanfattning av planförslaget

Planområdet kan komma att innehålla cirka 75 nya bostäder i form av bostäder för särskilt boende, trygghetsboende och vård samt kontors och administrationslokaler för dessa. Planen innehåller även möjligheten att inom angivna byggrätter anordna centrumfunktioner och service. Inom planområdet föreslås vidare ytor, inom kvartersmark för bostäder, kvarter och service, som kommer anordnas som delvis gröna gårdsytor samt öppen dagvattenhantering. På kvartersmark kommer även finnas anordnade ytor för markparkering.

Detaljplanen innehåller till största del kvartersmark. Allmän platsmark inom planen utgörs av en lokalgata. Genom nybyggnation skapas på fastigheten ett attraktivt boende med närhet till kollektivtrafik och service.

Planförslaget är upprättat i enlighet med Översiktsplan för Svalövs kommun, antagen 2007.

Planfakta - ytor

- Planområdet: 11 370 m²
- Kvartersmark: 9 495 m² (BDC: 7 520 m²; P: 1 970 m²; E: 5 m²)
- Allmän plats gata: 1 875 m²
- Byggrätt BYA: 3 100 m² inklusive balkonger, växthus och liknande
- Byggrätt BTA: 8 000 m² för framför allt särskilt boende samt trygghetsboende
- Parkeringsyta – p-platser: cirka 60 st platser längs järnvägen + 16 längs med byggrätt

Planhandlingar

Planhandlingarna omfattar plankarta med bestämmelser och illustrationsplan samt denna planbeskrivning med konsekvenser och genomförandebeskrivning.

Övriga handlingar som ligger till grund för förslaget är genomförd behovsbedömning, VA-utredning, trafikutredning, översiktlig miljöteknisk markundersökning samt riskutredning och uppdaterade bullerberäkningar.

Samtliga handlingar som ligger till grund för förslaget finns tillgängliga på samhällsbyggnadsförvaltningen, Svalövs kommun.

Betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning har gjorts i samband med framtagandet av denna plan.

Behovsbedömningens slutsats är att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Motiveringen till beslutet är att förändringen är av begränsad omfattning inom mark som redan är detaljplanlagd för bebyggelse.

Förutsättningar

Plandata

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Svalövs tätort, söder om Onsjövägen, och är den södra delen av kv. Lantlyckan. I öster angränsar området till Söderåsbanan som är en del av godsstråket genom Skåne och går längs med hela planområdet. I december 2021 kommer banan att öppnas för persontrafik i form av pågatåg med tågstation i Svalöv. Planområdesgränsen ligger cirka 20 meter från järnvägen. Väster angränsar området till Teckomatorpsvägen och ett småindustriområde blandat med bostäder. Söder om området ligger angränsande fastighet Södra Svalöv 35:2 (1) som idag är en industrifastighet.

Planområdet är den södra delen av Lantlyckan. Lantlyckan som helhet är drygt 3 hektar stort och kommer att föreslås för nya bostäder, viss verksamheter och handel i kommande detaljplaner.



Figur 1 visar fastighet Södra Svalöv 30:7 - placering i Svalövs tätort. Den röda ramen inringar hela fastigheten - den markerade södra delen utgör planområde för denna detaljplan.

Bildkälla: hitta.se/Lantmateriet/över-centrala-Svalöv.

Tidigare beslut

Lantlyckan ligger i den sydöstra delen av Svalövs samhälle, inom ett område detaljplanerat för småindustriverksamhet. Fram till 1980-talet bedrev Skånska Lantmännen verksamhet på del av fastigheten med spannmålshantering. Mellan 1980-talet fram till januari 2015 ägdes delar av fastigheten av Skånska Lager som använt lokalerna för lagerhållning av gullfiber och isolering. Under de senaste åren har lokalerna även hyrts ut för bl. a. bilverkstad. I samband med kommunens köp av marken 2015 revs den stora siloanläggningen och delar av marken sanerades.

Samhällsbyggnadsnämnden i Svalövs kommun gav 2018 samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett planprogram för Lantlyckan och fastigheten Södra Svalöv, tidigare kallad Gamla Lantmännentomten. Ett dialogmöte hölls av kommunen 2018-06-19 inför framtagandet av ett planprogram för Kv. Lantlyckan där cirka 40 personer närvarade. 2019-03-21 återkallade samhällsbyggnadsnämnden uppdraget att ta fram ett planprogram och fattade istället beslut att ge uppdraget att ta fram detaljplan/er för området. Som en grund för detta arbete har en strukturskiss för hela området tagits fram och kompletterande utredningar som tillsammans ligger till grund för denna detaljplan.

Markanvisningsavtal tecknades med exploatörer under 2018 och i februari 2019. 2019-03-21 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram detaljplan för området. Denna detaljplan omfattar den södra delen av kvarteret Lantlyckan och är framtagen med stöd av ovanstående beslut.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Söderåsbanan utgör kommunikation av riksintresse enligt MB 3:8. Detta riksintresse ska inte hindra tätortsutbyggnad och planområdet ligger i ett redan i anspråktaget bebyggelseområde, inom tätorten Svalöv. Även genomförda risk- och bullerutredningar visar att en realisering av föreslagen detaljplan kan ske utan att det kommer medverka till framtida restriktioner för järnvägstrafik på Söderåsbanan i framtiden. Det finns inga heller några risker för att det skulle samlas vatten invid järnvägen vid ett skyfall. Järnvägen ligger högst beläget i området. Ny föreslagen höjdsättning för planområdet kommer ytterligare medverka till att de högsta markhöjderna är invid järnvägen. Detta medför att det kommer bli praktiskt omöjligt för vatten att kunna bli stående här och ingen fara för skada på riksintresse för kommunikationer enligt 3kap. 8 § MB föreligger. Sammantaget gör detta att planen inte bedöms få en negativ följdverkan för riksintresset.

Översiktsplan

Området är tidigare detaljplanerat och genomförandet av planförslaget följer intentionerna i kommunens översiktsplan. Enligt gällande översiktsplan från 2007 har kommunen för avsikt att arbeta för att utveckla Svalövs tätort så att den blir kommunens naturliga centralort. Översiktsplanen påtalar också att en förtätning av samhällen kan anses bra för deras fortsatta sociala leverne. "Det är viktigt att tätorterna expanderar så att underlaget för samhällelig och kommersiell service finns kvar. Detta är speciellt viktigt för hushåll utan bil och för äldre och barn. Ett levande centrum ger en mötesplats och en ortsidentifikation." (ÖP Svalövs kommun, 2007:19)

Detaljplaner

Gällande detaljplan (Stadsplan 12-SVS-57) - Förslag till ändring av stadsplanen för område öster om Harjagersvägen i Svalövs kommun upprättades 1966. Planen vann laga kraft 1967. Området är i denna planlagt för industriändamål.

Från 1975 finns "Förslag till ändring av stadsplanen för del av kv Furen i Svalövs Samhälle, Svalöv kommun", en järnvägsplan som berör en liten del inom planområdet. Dessutom finns en stadsplan som vann laga kraft 1966 "Förslag till ändring av stadsplanen för kv Furen mfl i Svalövs kommun.

Bostadsförsörjningsprogram

Kommunens utbyggnadskapacitet redovisas i Svalövs kommuns bostadsförsörjningsprogram antagen av kommunfullmäktige 2018-10-29. Bostadsförsörjningsprogram för Svalövs kommun ska vara ett vägledande dokument vid kommunens planering för nybyggnation, samt vid förvaltningen och utvecklingen av kommunens bostadsbestånd. Svalövs bostadsförsörjningsprogram konstaterar att befolkningen förväntas fortsätta öka i kommunens tätorter, samt att andelen invånare i åldern 80+ kommer att växa. Syftet med denna detaljplan överensstämmer med intentionerna för Svalöv tätort - att förbereda kommunens bostadsbestånd för en växande befolkning, samt att förtäta vid stationsnära lägen.

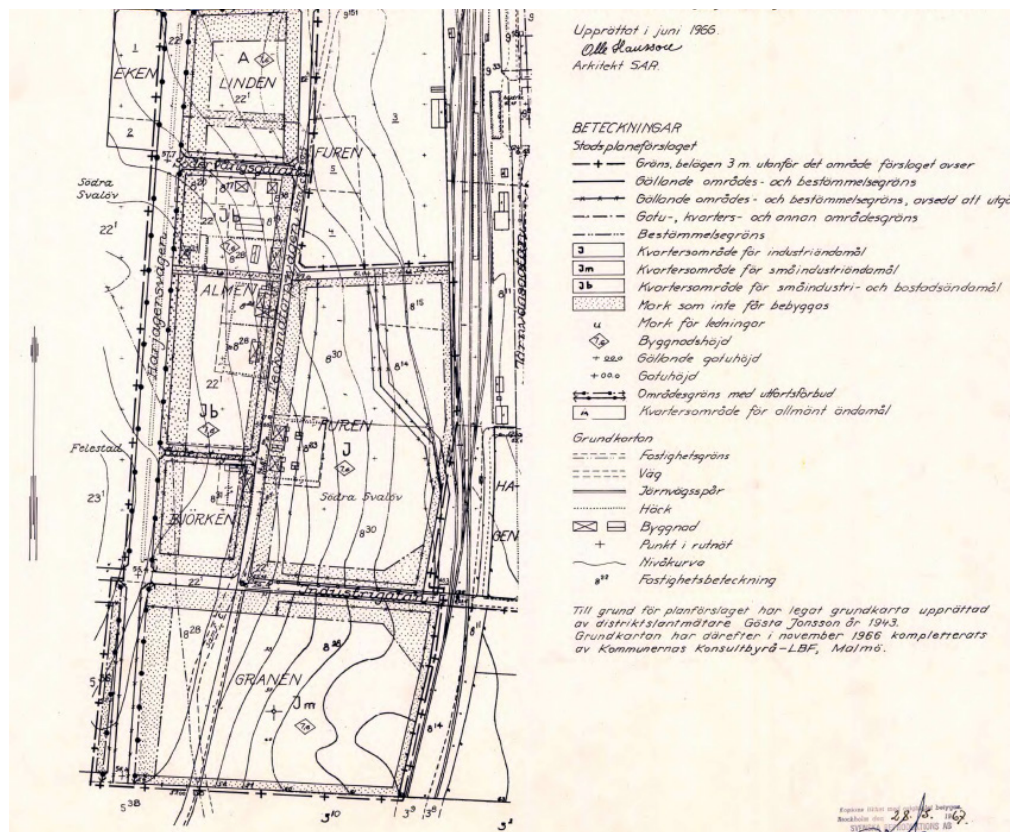


Bild ovan - gällande stadsplan från 1967

Befintliga förhållanden

Lantlyckan är en nedlagd industritomt. Den del som omfattas av denna detaljplan är obebyggd med gräsytor, med inslag av mindre buskvegetation. Området angränsar i öster till järnvägen. Bebyggelsen öster om järnvägen kännetecknas av äldre bebyggelse från 1900-talets början med tegelfasad.

I väst angränsar planområdet till ett område som kännetecknas av småindustrier och blandat med friliggande mindre bostadshus. Norr om Onsjövägen finns en blandning av service-verksamheter och friliggande villor.



Figur 4-6. Överst till vänster, foto på den gamla stationsbyggnaden sett från västra sidan. (Byggnaden används idag inte som station.) Foto till vänster över planområdet, och foto överst till höger foto på kv Lantlyckans norra del vid korsning Onsjövägen/Teckomatorpsvägen.

Mark och vegetation

Det aktuella planområdet är 11 370 kvm stort och ligger i den sydöstra delen av Svalövs samhälle inom ett område som idag är detaljplanerat för småindustriverksamhet. Tomten är en del av den tidigare Gamla Lantmännentomten.

Topografi

Området lutar i huvudsak mot sydväst. Det nordöstra hörnet lutar dock marginellt mot nordväst.

Geologi

Jordarterna inom planområdet utgörs av moränlera eller lerig morän. Enligt SGU:s genomsläpplighetskarta är det låg genomsläpplighet inom hela planområdet.

Markradon

I översiktlig markradonutredning, 1990-02-20, klassades området som lågriskområde, vilket inte kräver särskilda åtgärder vid nybyggnation. Exploatörer skall i samband med byggnämnan redovisa radonmätningar som underlag för radonklassificering av byggnader.

Arkeologi och fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

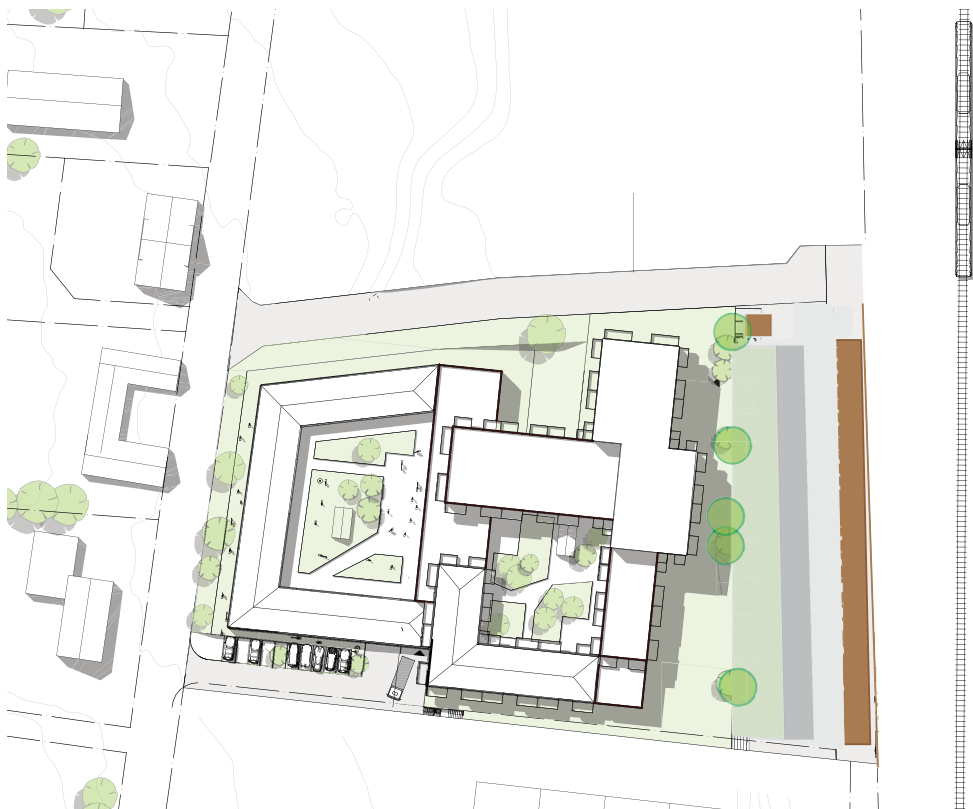


Bild ovan visar illustrationsplan för området.

Planförslaget

Detaljplanens syfte är att planlägga marken för bostäder för framför allt särskilt boende och trygghetsboende samt lokaler för administration för denna verksamhet. Genom att tillföra ny bebyggelse i ett centralt läge är avsikten att skapa ett attraktivt boende för en sammantaget bred målgrupp.

- Bostadsbebyggelse för framför allt särskilt boende och trygghetsboende med tillhörande lokaler för verksamhetens behov.
- Parkeringsyta för cirka 60 p-platser med yta närmast järnvägen, där anordnande av skydd mot buller möjliggörs. Ytterligare yta för cirka 16 parkeringsplatser finns söder om byggrätt i planen.
- Lokalgata
- Nätstation

Området föreslås få en relativt hög täthet för att utnyttja det goda läget. En volymstudie har tagits fram för hela kv. Lantlyckan. Denna ger en övergripande förståelse för hur området som helhet kan utformas för att ge en fint gestaltad och sammanhängande fungerande helhet med inslag av bostäder, centrumverksamhet, park och sammanlänkande inre parkstråk.

Övergripande karaktär

För att skapa en övergripande förståelse för de olika detaljplanerna och för att ge en samlad bild av den kommande bebyggelsen inom kvarteret i stort har en strukturskiss tagits fram för hela Lantlyckan

Visionen för Lantlyckanområdet är att skapa en tät ny del av Svalöv med en varierad bebyggelse som knyter an till ortens gröna identitet. Förslaget visar på en helhetsstruktur som utgår ifrån befintligt gatunät och en viss anpassning till befintligt ledningsnät. Bebyggelsen föreslås ligga indragen från gatan som mycket av befintlig bebyggelse gör. Detta ger en möjlighet till fina boendemiljöer i soliga lägen i möte med gatan men ger även fina inre, skyddade och gröna gårdsmiljöer. Mot Onsjövägen föreslås möjlighet till viss centrumverksamhet för att kunna möta Svalegatans mer offentliga karaktär.



Bild ovan visar föreslagen strukturskiss för hela Lantlyckan. I södra delen av strukturen framgår bebyggelseförslag som ingår i detta förslag till detaljplan.

Markanvändning och gestaltning

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder i form av flerbostadshus med vårdverksamhet. Vårdboendet inom planen kan utformas som en kringbyggd gård med inspiration från den skånska fyrålgade gården. Områdets sluttande markhöjder kan tas tillvara genom en souterrängbyggnad som ger en naturlig brytning av våningsantal.



Bild ovan visar ett förslag på utformning för vårdverksamhet, bostäder och parkering.

Bostadsbebyggelsen

Den nya bebyggelsen ska utformas och placeras med hänsyn till befintlig miljö. Det är därför viktigt att särskild omsorg ägnas åt utformningen av tomt och byggnaders yttre.

Detaljplanen medger en högsta medgivna byggnadshöjd som spänner mellan 4 meter (mot-svarar 1 våning) i väster och i öster måste byggnaden ha en byggnadshöjd som lägst är 6 meter och får som högst vara 16 meter. Detta motsvarar bebyggelse i mellan 2 och 4-5 våningar. (Byggnadshöjd är ett byggnadsverks höjd upptill takfot.) Mot järnvägen måste bebyggelse vara minst två våningar hög och utföras sammanbyggd för att kunna säkerställa att riktvärden för buller klaras för bostäder inom kvarteret.

Komplementbyggnaders högsta tillåtna totalhöjd är 4 meter.

Högsta tillåtna exploateringsgrad är 8 000 m² bruttoarea (BTA).

Grönska på kvartersmark/ utemiljön

Forskning visar att utevistelse i sig och utevistelse i en utemiljö som är väl utformad är bra för hälsan. Då denna utemiljö till mycket stor del ligger i anslutning till boende med vårdbehov så är utemiljöns utformning av stor betydelse. Utformningen av utemiljön bör göras i dialog med verksamheten så att den kan anpassas till och utformas i enlighet med deras behov.

Tillgänglighet

Då planförslaget främst syftar till att ge möjlighet att bygga bostäder för personer med vårdbehov är en mycket god tillgänglighet av yttersta vikt. Hänsyn ska tas till personer med nedsatt syn, hörsel, rörelse- och orienteringsförmåga. Särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas i anslutning till entréer. En så jämn yta som möjligt ska eftersträvas samtidigt som markbeläggningen inte får vara hal i vått eller torrt tillstånd. Tydliga, kännbara gränser med t. ex. kantsten bör läggas mot körbana, planteringsyta och dylikt. Uppfyllande av krav på tillgänglighet bevakas i samband med bygglov.

Höjdsättning/topografi

Ny föreslagen höjdsättning för marken inom området är framtagen. Denna höjdsättning har även legat till grund för va-utredning. Några av markhöjderna är införda som planbestämmelser på plankartan för att kunna säkerställa vissa punkter inom området. Den nya föreslagna höjdsättningen tar sin utgångspunkt i de befintliga höjderna på platsen, där järnvägen ligger högst beläget i området och från denna punkt sluttar marken ner mot Teckomatorpsvägen. Ny höjdsättning för planområdet har nya föreslagna höjder som avsiktligt ligger så nära de befintliga som möjligt för att slippa behöva hantera eller tillföra jordmassor eller schakta - men höjderna har ändå en tillräcklig lutning för att säkerställa avrinning i enlighet med va-utredning och kommer medverka till att de högsta markhöjderna genomgående är de invid järnvägen.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk undersökning genomförs i samband med bygglov. Grundläggningsmetod anpassas till markens beskaffenhet, grundvattnets djup och det klimat som kan förväntas med mera.

Trafik

Gatuutformning

Strukturen för hela Lantlyckan syftar till att bygga ihop Lantlyckan med intilliggande gator och områden. Trots den barriär som järnvägen är ska området kännas som en del i en sammanhängande helhetsmiljö. Gatorna inom Lantlyckan är småskaliga med låga trafikflöden. Inom hela kommande Lantlyckan uppskattas 650 f/d och en trafikhastighet på 20-30 km/h.

Parkering

Parkering avsedd för att försörja kvarterets parkeringsbehov ska lösas på kvarteretsmark. Parkering ska anordnas som tillgodoser behovet enligt kommunens parkeringsriktlinjer - Parkeringstal för cykel och bil i Svalövs kommun, fastställd av kommunfullmäktige 2018-04-23. I dessa anges att vid äldreboende med i huvudsak vårdfunktion krävs parkering endast för anställda och besökande i enlighet med följande: Äldreboende,** gemensam p-plats – cykelparkering för 30 % av de anställda – bilparkering för 70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantal för besökande.

Parkering föreslås huvudsakligen anordnas som markparkering närmast och längst med järnvägen, inom detaljplanen. Här föreslås en parkeringslösning som samtidigt även utgör en form av störningsskydd mot buller, genom en lösning där parkering sker i carports/ garage som även fungerar som bullerskydd. Inom förgårdsmark/markyta med egenskapsbestämmelse n_1 får markparkering anordnas vid behov. Enligt framtaget förslag för fastigheten föreslås parkering finnas uppdelat på flera ytor inom området så det sammantaget kommer finnas 76 parkeringsplatser. I enlighet med krav i parkeringsriktlinjer ska det finnas 30 parkeringsplat-

ser för besökare (detta motsvarar 40% av de 75 bostäder som planeras inom området). Det kommer då finnas 46 platser kvar för anställda. (Enligt krav i parkeringsriktlinjer ska det finnas parkeringsplats till 70% av de anställda.) För cykelbehov anges 2-2,5 cykelplatser per lägenhet i riktlinjerna. Avsteg för detta görs gällande vårdboende.

Störningsskydd

En bullerutredning och riskutredning har gjorts för Lantlyckan som underlag till detaljplanen. Nedanstående utgör de olika åtgärder som planen föreslår för att säkerställa och möjliggöra ett tillräckligt skydd ur olika aspekter för att ge goda boendemiljöer inom planområdet.

- Bebyggelse mot järnvägen/Söderåsbanan ska vara två våningar hög för att riktvärden för buller ska kunna följas.
- f_1 - Utformningsbestämmelse som anger att bebyggelse ska utföras sammanlänkad mot järnvägen/Söderåsbanan.
- m_1 - Bullerskydd får anordnas mot järnvägen.
- m_2 - Stängsel/avgränsning ska anordnas mot järnväg (för att rent fysiskt hindra personer från att gå in på järnvägsområdet). Om motsvarande stängsel anordnas på yta mellan planområde och järnvägen behöver detta inte anordnas inom planområdet.
- m_3 - Friskluftsintag ska placeras högt och på vägg som ej vetter mot järnväg.
- m_4 - Ventilation ska vara möjlig att stänga av.
- m_5 - Entréer och utrymningsvägar ska finnas som gör det möjligt att utrymma i riktning som ej vetter mot järnvägen.
- m_8 - Bebyggelse ska uppföras så att tyst sida kan uppnås för hälften av bostadsrummen i varje bostad, där så krävs enligt gällande riktvärden.
- m_9 - Lägenheterna får max vara 35 kvadratmeter, där så krävs enligt gällande riktvärden.
- Carports/garage på parkeringsyta närmast järnväg fungerar som "störningsskydd".
- Parkeringsytorna utformas för att dämpa bullernivåerna.

Generellt visar genomförd bullerutredning att uppsatta bullerriktvärden kan innehållas om föreslagen bebyggelse inom detaljplanen utförs sammanlänkad mot järnvägen och bebyggelse mot järnvägen är minst 2 våningar hög. Planbestämmelser säkerställer detta genom att bebyggelse som vetter mot järnvägen måste ha en byggnadshöjd som lägst är 6 meter och får som högst vara 16 meter samt med bestämmelse som anger att bebyggelse ska uppföras så att tyst sida kan uppnås för hälften av bostadsrummen. m_1 -bestämmelse - som möjliggör byggande av bullerskydd mot järnvägen finns med som en möjlighet om det är så att man inom området vill få till en ljudmiljö som håller sig långt under uppsatta riktvärden, för generellt visar utförd bullerutredning att uppsatta riktvärden kan följas med föreliggande bebyggelseförslag.

Teknisk försörjning

Intill planområdet finns befintligt vatten-, dagvatten-, spillvattennät. NSVA ansvarar för distribution av dricksvatten och för omhändertagande av dagvatten och spillvatten.

Det finns även befintlig energinät intill planområdet. Det medför att området kan anslutas till fjärrvärmenät om man vill.

Dag- och dräneringsvatten

Nya hårdgjorda ytor medför ökad avrinning och högre flödestoppar. NSVA gör bedömningen att de befintliga ledningarna har tillräcklig kapacitet för att ta emot det tillkommande dagvattnet under förutsättning att dagvattnet fördröjs innan det avleds via kommunalt ledningsnät.

Svalövsbäcken är recipient för planområdets dagvatten och är styrande vad gäller utsläppsflöde och dagvattenkvalitet. Den lokala hanteringen av dagvatten inom området kräver att det finns ytor där dagvattnet kan fördröjas.

Brandvatten

Brandvattenförsörjning – Räddningstjänsten och NSVA samråder om behovet av ytterligare brandposter i allmän platsmark. Brandskyddsåtgärder inom fastigheten ansvarar fastighetsägaren för.

Vattenförsörjning och avlopp

Området ligger inom verksamhetsområde för VA med möjlighet till anslutning till befintliga ledningar. NSVA ansvarar för distribution av vatten och omhändertagande av dag- och spillvatten.

VA-nätet är delvis föråldrat och nyanslutningar kan kräva att delar av ledningsnätet läggs om.

Grundvatten

Hänsyn ska tas till rådande grundvattenförhållanden.

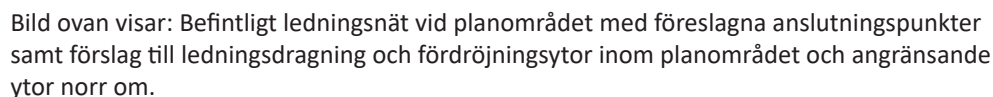
VA-utredning

En VA-utredning har tagits fram som underlag till detaljplanen. Utredningen är genomförd av Afry och daterad 2020-06-05. De generella slutsatser som VA-utredningen kommer fram till är som följer:

Det befintliga ledningsnätet runt och i anslutning till planområdet kan i stort hantera de tillkommande dimensionerade flödena från planområdet. Planområdet kan anslutas till dricksvatten-, spillvatten-, och dagvattennätet i planerad lokalgata inom planen. De befintliga ledningarna inom själva planområdet i stort behöver dock i stora delar läggas om.

På grund av recipienten Svalövsbäcken så måste planområdets dagvatten renas och fördröjas innan det släpps ut på dagvattennätet. Fördröjningskravet är 1,2 liter per sekund per hektar. Detta genererar betydande mängder dagvatten som behöver hanteras inom fastigheten. Detta föreslås i största möjliga mån ske i underjordiska magasin av typen makadamdike och skelettjord med träd, då dessa anläggningar även erbjuder rening. Planområdets höjdsättning är därför framtagen så att det inte ska bildas några instängda ytor inom området. Markhöjder är i ny föreslagen höjdsättning planerade att ligga så nära de befintliga markhöjderna som möjligt, men där man ändå uppnår en tillräcklig lutning för att säkerställa avrinning från området i enlighet med utredning.

Även den nya lokalgatans dagvatten behöver renas och fördröjas. Det måste vidtas åtgärder för att säkerställa tillräckliga ytor för reningslösningar så att dagvattnet kan renas inom allmän platsmark. Det föreslås att rening sker genom underjordiska makadamdiken.



16.

Befintligt dricksvattennät har enligt NSVA:s modellering tillräcklig kapacitet för det tillkommande flödet från bostäder och för släckvattenbehov. Svalövs räddningstjänst begär att brandposter placeras inom 50 meter från bostadscentréer men med befintliga vattenledningar blir det i vissa områden längre än så mellan entré och befintlig vattenledning. För att möta denna begäran behöver fler brandposter anläggas. Placering av brandposter behöver samordnas vidare mellan Svalövs räddningstjänst och NSVA.

Befintlig vattenledning av eternit i Teckomatorpsvägen är känslig och har ett skyddsavstånd för schakt på 8,5 meter. Den tål ej heller nyanslutningar av dricksvattenserviser eller av nya brandposter. Om den ersätts med nyare material skulle nyanslutningar troligen kunna ske till Teckomatorpsvägen.

El, tele och bredband

Anslutningsmöjligheter till el finns inom området, bredband liksom och teleledningar finns i angränsande gator.

Föreslaget läge för ny nätstation är inlagd på plankartan för att möjliggöra att nätstation kan byggas inom området om behov finns för detta. Minsta tillåtna avståndet mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter.

Underjordiska ledningar

Anslutningsmöjligheter till fjärrvärme finns inom området. För att hålla planen flexibel och möjliggöra alternativa hustyper och ägandeformer detaljregleras inte ledningars placering.

Det finns en befintlig vattenledning i Teckomatorpsvägen under föreslagen lokalgata i planområdet. Ledningen är av så stor dimension att det bedöms som en stor, kostsam och onödig åtgärd att flytta. Ledningen ska därmed ligga kvar, därav placeras i förslaget ny allmän gata här.

Ledningar ska skyddas och åtkomst för underhåll säkerställas. NSVA:s skyddsavstånd för befintliga ledningar ska följas. För den befintliga vattenledningen i eternit är skyddsavståndet 8,5 meter för schakt. För självfallsledningar avgörs skyddsavståndet av ledningsdjupet. Nya ledningar och ledningar som flyttas placeras lämpligen inom allmän plats.

Utrymningssäkerhet

Byggnader ska utformas enligt kapitel 5 i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd, BBR, med avseende på brandskydd. Bebyggelse ska utformas så att åtkomlighet för räddningstjänstens fordon kan anordnas utefter räddningstjänstens krav. För byggnader som inte är åtkomliga för brandkårens utrustning ska utrymning säkerställas på byggnadsteknisk väg, genom trapphus. Åtkomligheten för räddningsfordon, eventuella särskilda krav på trapphus och utrymning av bostäder och lokaler säkerställs i samband med bygglov. Förutsättningar för utförande av brandskydd och utrymning redovisas i en brandskyddsdokumentation. Uppställningsplatser för räddningstjänstens stegar ska finnas så att samtliga lägenheter kan utrymmas med hjälp av räddningstjänsten i det fall utrymning förutsätts ske med stega. Ytterligare brandskyddsåtgärder kan krävas i de fall då räddningstjänsten inte kan förväntas ingripa inom erforderlig insatstid. I samband med bygglovsansökan ska brandvattenförsörjning redovisas. Brandpostnätet ska uppfylla VAV P76 och VAV P83.

Genomförande

Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt och har inte någon självständig rättsverkan. Nedan beskrivs viktiga frågor för genomförandet av detaljplanen för aktuellt planområde

Organisatoriska åtgärder

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft. Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas. (4 kap 40 § PBL). Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Avtal

Köpeavtal ska tecknas mellan exploatör och Svalövs kommun.

Följande regleras i avtal:

- Exploateringskostnader i anslutning till utbyggnad inom planområdet.
- Om fastigheten i framtiden kommer att delas in i flera fastigheter kan eventuella gemensamhetsanläggningar för gemensamma lösningar mellan fastigheterna behöva anordnas.

Markanvisningsavtal har tecknats mellan exploatörer och Svalövs kommun.

Följande regleras i avtal:

- Exploateringskostnader i anslutning till utbyggnad inom planområdet.
- Eventuell gemensamhetsanläggning för parkering.

Tekniska och ekonomiska åtgärder

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av allmänna anläggningar

Kommunen ansvarar för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgör allmän platsmark. Fastighetsägare ansvarar för uppförande av byggnader enligt byggrätt samt övriga anläggningar (t. ex. parkeringsplatser och miljöhus) inom kvartersmark samt svarar för framtida drift och underhåll inom kvartersmark. Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar byggs:

- Lokalgata enligt plan – kommunen ansvarig, kostnad regleras i köpeavtal
- Utbyggnad av VA-nät – Kommunen ansvarar för utbyggnad av VA-nätet och NSVA i rådgivande roll, exploatören betalar, anslutningsavgifter enligt gällande taxa.
- Anläggningar för hantering av dagvatten - Exploatör ansvarar för utbyggnad av anläggningar för hantering av dagvatten inom kvartersmark.

- Brandvattenförsörjning – Räddningstjänsten och NSVA samråder om behovet av ytterligare brandposter i allmän platsmark. Brandskyddsåtgärder inom fastigheten ansvarar fastighetsägaren för.
- Energiförsörjningsledningar/nätstationer – Eon har ansvaret, exploatören betalar alla eventuella kostnader i samband med planens genomförande som föranleder flyttningar eller ändringar av Eon:s befintliga anläggningar, anslutningsavgifter enligt gällande taxa.
- Tele och bredbandskablar – respektive operatörer ansvarar och avtalar med exploatören. Generellt gäller att flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa kabelanläggningars funktion, för olika operatörer, ska bekostas av exploatören.
- Avfallssystem - Efter valt avfallssystem, bekostas av exploatören.
- Flyttning av underjordiska kablar/ledningar och de utredningskostnader som kan uppstå för att utreda alternativa lägen bekostas av exploatören.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Konsekvenser för fastigheter

Mark inom planområdet är utlagd som kvartersmark för bostads- och vårdändamål samt viss centrumverksamhet, parkering, nätstation och allmän gatumark. Ett genomförande av detaljplanen innebär följande för fastigheter inom planområdet:

Södra Svalöv 30:7 - Större delen av mark inom planområdet ingår i denna kommunalt ägda fastighet. Nya fastigheter ska bildas genom avstyckning från Södra Svalöv 30:7. En avstyckning i enlighet med detaljplanens innebär att den del av fastigheten som ska bli gatumark ska tillföras en kommunal gatufastighet. Den del av fastigheten som ska bli kvartersmark med såväl bostäder, vård och centrumändamål som parkering ska avstyckas till en ny egen fastighet för att sedan kunna avyttras till kommande projektutvecklare. En liten del av fastigheten avstyckas till en egen fastighet för att kunna avyttras till E.ON - för att möjliggöra byggande en nätstation.

Södra Svalöv 8:14 - Denna fastighet ägs av Trafikverket och ska vid fastighetsreglering, i enlighet med detaljplanens förslag, avstå en liten bit mark till den nya övergripande fastigheten som omfattar den del av planområdet som ska bli kvartersmark med såväl bostäder, vård och centrumändamål som parkering. Mark som tillhör fastigheterna Södra Svalöv 8:14 och 8:15 är marktyper som behövs för att lösa parkeringsändamål inom detaljplanen och dessa behöver därför överföras till kommunens mark. Svalövs kommun har för detta ändamål i avsikt att upprätta överenskommelse om fastighetsreglering för Södra Svalöv 8:14 och 8:15. Eftersom denna fastighet tillkommit genom avsöndring finns det inte några inmäta gränspunkter och det är lämpligt att det görs en fastighetsbestämning.

Södra Svalöv 8:15 - Denna fastighet ägs av Trafikverket och ska vid fastighetsreglering, i enlighet med detaljplanens förslag, överföras till den nya övergripande fastigheten som omfattar den del av planområdet som ska bli kvartersmark med såväl bostäder, vård och centrumändamål som parkering, men även till den kommunala gatufastighet till vilken mark för lokalgastronomi inom planen ska föras. Mark som tillhör fastigheterna Södra Svalöv 8:14 och 8:15 är marktyper som behövs för att lösa parkeringsändamål inom detaljplanen och dessa behöver därför överföras till kommunens mark. Svalövs kommun har för detta ändamål i avsikt att upprätta

överenskommelse om fastighetsreglering för Södra Svalöv 8:14 och 8:15. Eftersom denna fastighet tillkommit genom avsöndring finns det inte några inmätta gränspunkter och det är lämpligt att det görs en fastighetsbestämning.

Fastighetsbildning

Fastighetsreglering för Södra Svalöv 30:7 m. fl. för att bilda fastigheter enligt förslag sker genom avstyckning när detaljplanen vunnit laga kraft. Svalövs kommun ansöker hos lantmäterimyndigheten om erforderlig fastighetsbildning. Svalövs kommun står för förrättningskostnaderna.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Bestämmelser om fastighetsindelning krävs inte för att detaljplanen ska kunna genomföras. Om behov uppstår, kan fastighetsindelningsbestämmelser införas senare genom ändring av detaljplan.

Gemensamhetsanläggning

Eventuellt bildande av gemensamhetsanläggning mellan fastigheterna sker genom anläggningsåtgärd, vilket söks hos Lantmäteriet.

Servitut/ledningsrätter

Det finns befintliga ledningar inom planområdet. För de ledningar som ska finnas kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Ledningsägare alternativt fastighetsägare kan ansöka om bildande av ledningsrätt, servitut eller motsvarande för att fastighetsrättsligt säkra ledningssträckning.

Fastighetsägaren ansvarar för att ledningar som förläggs eller bibehålles inom kvartersmark säkras genom att ledningsrätter eller servitut bildas för deras ändamål i samband med plangenomförande. Om övriga rättigheter berörs av fastighetsbildning kan även dessa förordnas att fortsätta gälla även inom överfört område. Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet.

Ersättningar/ Inlösen allmän plats

Den mark som genom detaljplanens genomförande ska bli allmän plats/Lokalgata är i nu gällande detaljplan kvartersmark - med Industri som angiven användning. Kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen är på samma vis skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det.

Övriga avtal

Vid eventuell placering av bullerskärm eller stängsel som skydd mot järnvägen på Trafikverkets fastighet mellan planområde och järnväg ska avtal träffas med Trafikverket.

Konsekvenser

Miljöbedömning

Plan- och bygglagen ska tillämpas så att en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer främjas. Kommunen är ansvarig för att människors hälsa inte äventyras och att planeringen följer lagens intentioner. Länsstyrelsen har ett särskilt ansvar att bevaka frågor om människors hälsa och säkerhet.

En miljöbedömning görs för att belysa frågor som berör hälsa och miljö och om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

En behovsbedömning har gjorts i samband med framtagandet av denna plan.

Behovsbedömningens slutsats är att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Riksintressen

Den föreslagna planeringen har ingen negativ påverkan på riksintressen. Riksintresse för kommunikation (enligt MB 3:8) ska inte hindra tätortsutbyggnad och planområdet ligger i ett redan ianspråktaget bebyggelseområde. Genomförda risk- och bullerutredningar visar att en realisering av föreslagen detaljplan kan ske utan att det kommer medverka till framtida restriktioner för järnvägstrafik på Söderåsbanan. Sammantaget gör detta att planen inte bedöms få en negativ följdverkan för riksintresset.

Landskapsbild/stadsbild

Samtantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte ge en negativ påverkan på stads- eller landskapsbilden.

Vegetation

Inom planområdet finns inga betydande naturvärden.

Hälsa och säkerhet

Miljöpåverkan från omgivningen.

Trafiken och parkeringsbehovet förväntas öka. De störningar som förekommer orsakas i huvudsak av en viss ökad trafik på Teckomatorpsvägen p.g.a. persontrafik till och från den nya bebyggelsen samt en ökad järnvägstrafik inom planområdets närhet. Detta ger en viss påverkan på luft och buller.

I övrigt finns inga andra verksamheter i närheten som innebär miljöstörningar eller nämnvärd negativ omgivningspåverkan. Industrimarken som idag utgörs av bostäder blandat med småindustri väster om området bedöms inte ge några direkta störningar mer än eventuellt genom trafiken som genereras. Det samma gäller tomten söder om området. Harjagersvägen är anvisad led för farligt gods, men eftersom vägen ligger på ett så pass långt avstånd ifrån planområdet så görs bedömningen att denna inte kan ha en negativ följdverkan för föreslagen ny markanvändning inom planen.

Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning av Södra Svalöv 30:7, Svalövs kommun, genomfördes av Tyréns i februari 2015. Provpunkterna inom området för denna detaljplan visade

att marken innehöll föreningshalter, i form av kvicksilver, som klassades som mindre än ringa risk. I en av punkterna påvisades dock förhöjda föroreningshalter vilket skulle kunna innebära viss risk för människors hälsa och för miljön om inga efterbehandlingsåtgärder utförs. Tyréns rekommenderade att område där kvicksilverförorenat spannmål påträffats cirka 3-4 m under markytan skulle klargöras. Detta är åtgärdat i enlighet med denna rekommendation. Förorening är bortgrävd och rapporterad till miljöförbundet. Enligt godkänd slutrapport/beslut fattat av Söderåsens miljöförbund, daterat 2016-01-13.

Enligt samma miljötekniska markundersökning fann man i provtagningspunkt 8 (som framgår av karta på nästa sida) halter av metaller och PAH:er överskridande riktvärdet för känslig markanvändning (KM), dock underskridande MKM för samtliga analyserade parametrar. Vid denna undersökning påvisades även inga halter överskridande KM i angränsande provtagningspunkter, provpunkt 5, 6 och 7.

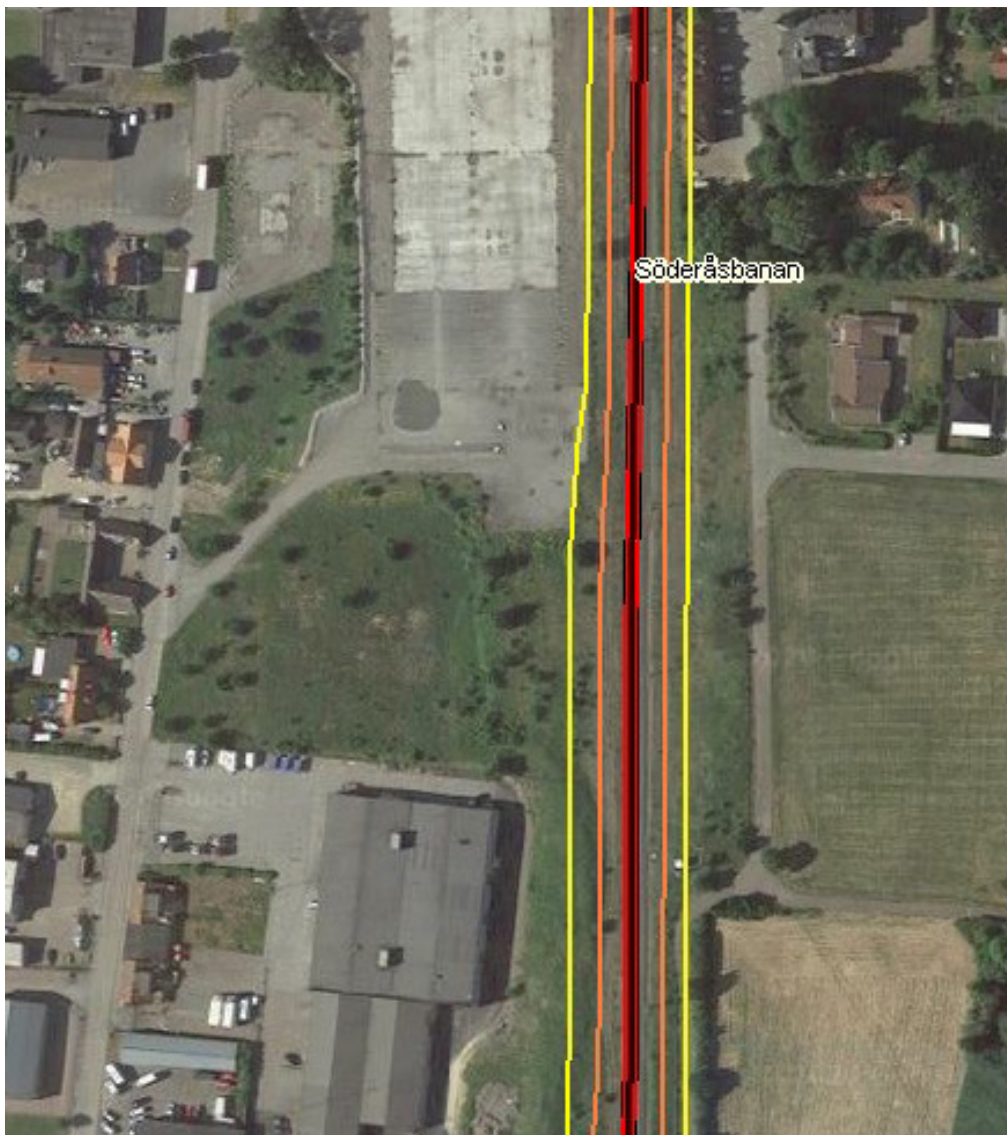
År 2016 genomförde Tyréns en fördjupad riskbedömning med avseende på påvisade föroreningar inom fastigheten Södra Svalöv 35:1, Svalöv. I riskbedömningen användes den metodik som beskrivs i Naturvårdsverkets rapport 5977 – Riskbedömning av förorenade områden.

I riskbedömningen diskuterade Tyréns risken med påträffade föroreningar utifrån människors hälsa, markmiljö och spridning. Tyréns fastslog att risken för människors hälsa bedöms som "medelstor till låg", dock bedömdes riskerna för negativa effekter på markmiljö och spridning vara "mycket låga". Då risken för människors hälsa bedömdes som "medelstor till låg" så presenterade Tyréns två förslag på åtgärdsalternativ, hårdgörning respektive urschaktning för föroreningsförekomsten i "punkt 8" enligt ovanstående resonemang..

I delegationsbeslut 2015.2792-40 (2016-09-08) framgår det att Söderåsens miljöförbund anser att hårdgörning är lämpligt val av åtgärdsalternativ, då riskerna för negativa effekter på markmiljö och spridning till omgivningen bedöms som "mycket låga". Om markanvändningen ändras på fastigheten i framtiden kan dock krav komma att ställas på efterbehandling.

Enligt upprättad plankarta framgår det att provtagningspunkt 8 är belägen i område för planerad parkeringsyta. Detta innebär att ytorna ovan och kring denna punkt kommer att hårdgöras i enlighet med Miljöförbundets utlåtande. Då ytan hårdgörs elimineras eventuella exponeringsvägar i form av främst inandning av ångor. Övriga exponeringsvägar (intag av jord, hudkontakt med jord/damm, inandning av damm och intag av växter) bedöms ej aktuella vid hårdgörning. Vidare påvisades ingen förorening överskridande KM i angränsande provpunkter (5,6 och 7). Hårdgörning bedöms därmed resultera i försumbara miljö- och hälsorisker vid kvarlämnande.

Strategin för sluthantering av den föroreningsförekomst i "punkt 8", som beskrivs ovan och framgår av nedanstående karta, är följande: för den yta som får medgiven användning parkering i detaljplanen är sluthanteringsmetod hårdgörande, i enlighet med planbestämmelse m₆. För yta som i planen är kvartersmark för bostadsändamål (och som därmed kräver sanering till känslig marknivå) ska eventuell förekomst av förorening saneras/tas bort i enlighet med planbestämmelse m₇ på plankarta.



Ovanstående bild visar individriskkonturer (markerad i orange och gult) för transport av farligt gods på Söderåsbanan år 2040 tillsammans med Det Norske Veritas (DNV) riskkriterier, även risk för mekanisk påverkan inkluderas i riskkonturerna. Bilden visar att risken är på acceptabel nivå bortom ca 15 meter väst och öst om järnvägen. Detta visualiseras som den gula konturen i bilden, som representerar den undre gränsen av ALARP-området (10^{-7} per år) enligt DNV.

Samhällsrisk

Samhällsrisk har beräknats för en sträcka på 1 km av Söderåsbanan längs planområdet med avseende på transport av farligt gods och risk för mekanisk påverkan vid urspårning.

Samhällsriskens beräkning baseras på personbelastningen som presenteras mer fördjupat i tabeller i den fulla versionen av riskutredningen (som finns tillgänglig på Svalövs kommun). Samhällsrisk beräknas för nuvarande personbelastning (nollalternativ) samt den personbelastning som uppkommer i området efter exploatering (utvecklingsalternativ). Resultatet av samhällsrisk presenteras i Bild på nästa sida.

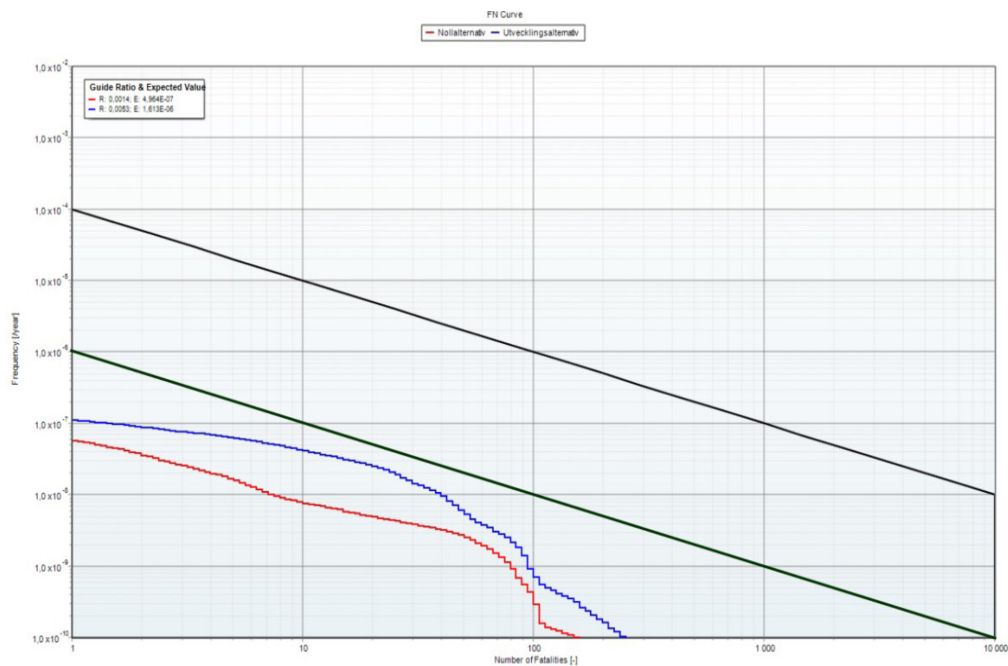


Bild ovan. F/N-kurva för samhällsriskens tillsammans med DNV:s riskkriterier. Röd kurva representerar nollalternativet och blå kurva representerar utvecklingsalternativet.

I bilden noteras att samhällsriskkurvan både för nollalternativet, d.v.s. dagens personbelastning för trafikprognos år 2040, samt samhällsriskkurvan efter utbyggnad, d.v.s. personbelastning inklusive föreslagen exploatering enligt detaljplaner för trafikprognos år 2040, befinner sig under DNV:s undre acceptanskriterium. Det innebär att båda alternativen hamnar på en acceptabel risknivå. Det innebär vidare att föreslagen exploatering med ökad personbelastning inom området bedöms som acceptabel enligt tillämpade riskkriterier.

Riskbedömning - slutsats

Resultatet av riskanalysen visar att individrisken för olycka med farligt gods ligger på acceptabla nivåer bortom ca 15 meter väst om järnvägen. På avståndet 8–15 meter väst om järnvägen är risknivån inom ALARP-områdets nedre del, vilket innebär att vid exploatering inom detta område bör riskreducerande åtgärder beaktas.

Utifrån individrisksynpunkt och ovan resonemang bör utformningen av området 0–15 meter väst om järnvägen inte uppmåna till stadigvarande vistelse. På avstånd inom 30 meter utgörs en stor del av den totala risknivån av olyckor kopplat till brandfarlig vätska. Byggnader som uppmånar till stadigvarande vistelse inom detta område bör därmed utformas med brandklassad fasad.

Analysen visar att samhällsrisk för exploatering enligt planerade detaljplaner ligger på acceptabla nivåer, under ALARP-området. De scenarion som ger störst bidrag till risknivån är utsläpp av brandfarlig gas och giftig gas. Olyckor med dessa typer av ämnen kan påverka ett stort antal personer genom att gasen kan spridas i luften. Trots att samhällsrisk är inom acceptabla nivåer bör kostnadseffektiva riskreducerande åtgärder kopplat till olycksscenarion med brandfarlig gas och giftig gas beaktas. För att reducera konsekvenser vid ett utsläpp av giftig gas kan friskluftsintag placeras högt och på sida bort från riskkällan. Dessutom kan nödstopp av ventilationen reducera konsekvenserna ytterligare. Dessa åtgärder bidrar till en minskad risk att giftig gas sprids in i byggnader och på så sätt minskar exponeringen för människor som befinner sig inomhus.

Dessutom bör det finnas möjlighet att utrymma byggnader bort från järnvägen vid olycka.

Givet följande riskreducerande åtgärder så bedöms markanvändningen enligt detaljplanerna som lämplig ur risksynpunkt:

- Utformningen av området 0–15 meter väst om järnvägen ska inte uppmana till stadigvarande vistelse.
- Känsliga byggnader såsom bostäder och vårdbyggnader bör inte byggas närmare än 30 meter. För att detaljplanen ska tillåta ej känslig byggnation och markanvändning där människor endast vistas tillfälligt inom 30 meter från järnväg bör detta beslut ske i samråd med Trafikverket.
- Byggnader inom 30 meter som uppmanar till stadigvarande vistelse bör utformas med brandklassad fasad.
- I den mån det är möjligt bör friskluftsintag placeras högt och på vägg som ej vetter mot Söderåsbanan. Ventilationen bör, där så är möjligt, utrustas med nödstopp som kan stänga lufttillförseln vid en olycka med giftig gas i området.
- Byggnader bör utföras med entréer och utrymningsvägar som gör det möjligt att utrymma i riktningar som inte mynnar mot Söderåsbanan.

Buller

En uppdatering av tidigare genomförd bullerutredningen har utförts av Ramböll Sverige AB 2020-05-28. (Ramböll genomförde även den bullerutredning som utgjorde underlag till detaljplanen i samrådsskedet.) Efter detta har ny indata erhållits från Trafikverket där beräknad hastighet är 130 km/h och där det även finns ett föreslaget nytt läge för en växel längs banan nordost om planområdet. Detta har sedan legat till grund för en ytterligare förnyad beräkning inför antagande vars resultat framgår av nedan redovisade bullerkartor.

Bakgrund

Området Lantlyckan i Svalöv ska exploateras med bostäder. Området ligger längs med Söderåsbanan som tillsammans med Onsjövägen norr om området är de bullerkällor som i huvudsak påverkar området.

Området planläggs genom två detaljplaner. Både dessa delar ingår i bullerutredningen, men redovisas separat.

Platsen / läget

Området ligger längs Söderåsbanan, en del av godsstråket genom Skåne, som i dagsläget bara trafikerar av godstrafik. I framtiden ska banan öppnas för persontrafik i form av pendeltåg med station i Svalöv. Planområdesgräns ligger ca 20 meter från järnvägen. Norr om området ligger Onsjövägen som passerar genom Svalöv i väst-östlig riktning.

Bedömningsgrunder / gällande riktvärden

Riksdagen har i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande (vidare kallad trafikbullerförordningen) antagit riktvärden utomhus vid nybyggnation av bostäder, gällande från 1 juni 2015. Från den 1 juli 2017 har regeringen beslutat om en höjning av förordningens ursprungliga riktvärden med 5 dB(A). Riktvärden i förordningen kan tillämpas i planer påbörjade efter 2 januari 2015.

Bostäder bör därför lokaliseras så att följande nivåer ej överskrids:

Utomhus vid fasad – 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå *

Utomhus vid uteplats – 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå

Utomhus vid uteplats i anslutning till bostad – 70 dB(A) maximal ljudnivå **

* Om 60 dB(A) ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids under nattid 22.00–06.00.

** Om 70 dB(A) ändå överskrids bör nivån inte överskridas med mer än 10 dB och max 5 ggr/timme under dagtid 06.00–22.00.

Riktvärdet avser den sammanvägda ljudnivån från alla trafikbullerkällor. Förordningen definierar ingen högsta acceptabla nivå för buller på den utsatta sidan så länge avstegskraven ovan uppfylls. Med begreppet bostadsrum räknas rum för daglig samvaro och sovrum. Kök, badrum och hall ingår inte i begreppet.

I förordningen anges att mindre lägenheter, mindre än 35 kvm, ska undantas från riktvärdet om 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och istället bör den ekvivalenta ljudnivån vid dessa lägenheter ej överskrida 65 dB(A) vid fasad.

Med uteplats avses särskilt avgränsat område i närhet till bostad, vård- eller undervisningslokal. Det finns inget krav i PBL om att en uteplats ska finnas, men om det finns bör minst en uppfylla riktvärden i förordningen. Uteplatser till bostäder kan vara såväl balkonger och anordnade platser på egen tomt eller på en gemensam yta.

Bullerberäkningen

TRAFIK PÅ JÄRNVÄG

Beräkningar i bullerberäkning gällande trafik på järnväg, görs för en framtida situation år 2040, då Söderåsbanan genom Svalöv har öppnat för persontrafik med Pågatåg. I tabell 1 (nedan) redovisas den trafikprognos som använts i beräkningarna. Beräknad hastighet är 130 km/h i enlighet med ny specificerad indata från Trafikverket.

Tabell 1 Trafik på sträcka Åstorp-Teckomatorp, godsstråket genom Skåne, i Trafikverket 2040¹.

Tågtyp	Antal per dygn	Medellängd	Maxlängd
Godståg	11 st	607 m	750 m
Pågatåg (X61)	33 st	150 m	150 m

¹Största tillåtna hastighet på spåret är idag 120 km/h för samtliga tågtyper². Pågatåg har räknat hastighet förbi området, medan godståg är begränsade till 100 km/h.

Fördelning över dygnet - Enligt trafikeringsunderlag för år 2019 går ca 30 % av (gods)tågen på banan under nattetid. I prognosen för 2040 saknas fördelning av trafik över dygnet. Samma fördelning år 2040 som idag skulle innebära mellan 3-4 passager per natt av godståg.

Korrekationer på spår - Plankorsning, växlar och broar innebär en lokal ökning av ljudnivån från järnväg. Sådana fall korrigeras i beräkningarna enligt anvisningar i den nordiska beräkningsmodellen. Plankorsning med Onsjövägen har därmed korrigerats med +6 dB. Ny uppdaterad bullerutredning tar höjd för ett läge för en växel direkt nordost om planområdet i enlighet med ny specificerad indata från Trafikverket.

TRAFIK PÅ VÄG

Buller från vägtrafik har beräknats för en framtida situation år 2040 där även trafikallsträng från bebyggelse inom detaljplaneområdet är inräknat. Dagens skyltade hastigheter antas gälla även då.

I tabell 2 (nedan) redovisas den trafikprognos som använts i beräkningarna.

Tabell 2 Prognos för vägtrafik år 2040 på vägar runt planområdet³.

Gata	ÅDT, år 2040	Andel tung trafik	Skyltad hastighet⁴
Harjagersvägen	3200 f/d	11 %	50 km/h
Luggudevägen	4500 f/d	9 %	50 km/h
Onsjövägen	3000 f/d	17 %	50 km/h
Rönnebergsvägen	3900 f/d	13 %	40 km/h

Resultat / beräkningarna

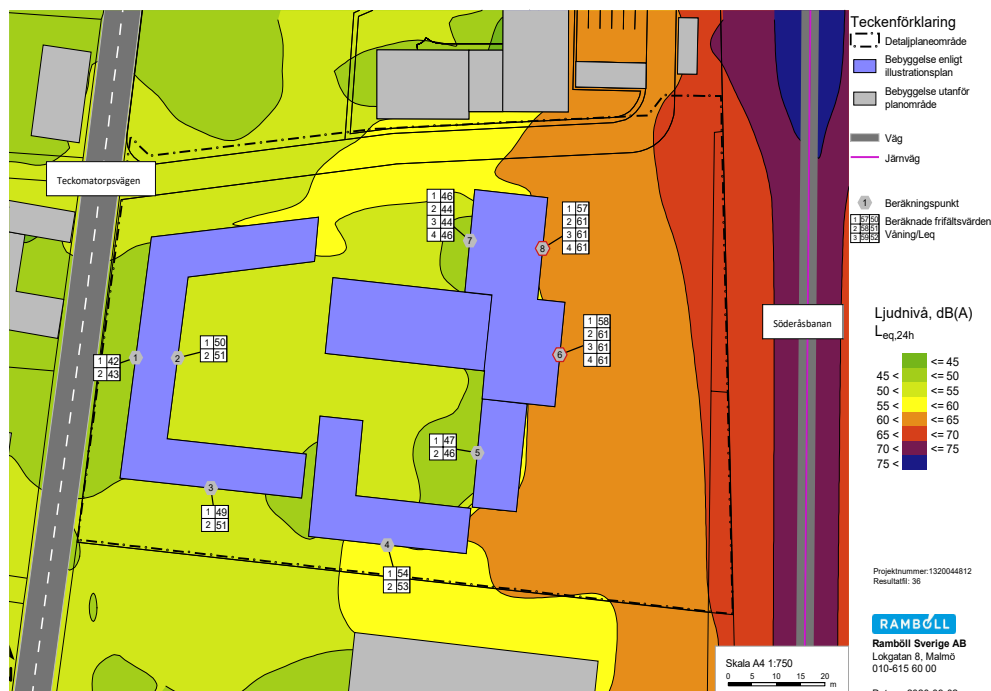


Bild ovan visar resultat från beräkning av sammanvägd ljudnivå från tåg- och vägtrafik som bygger på prognos för år 2020, ekvivalenta ljudnivåer.

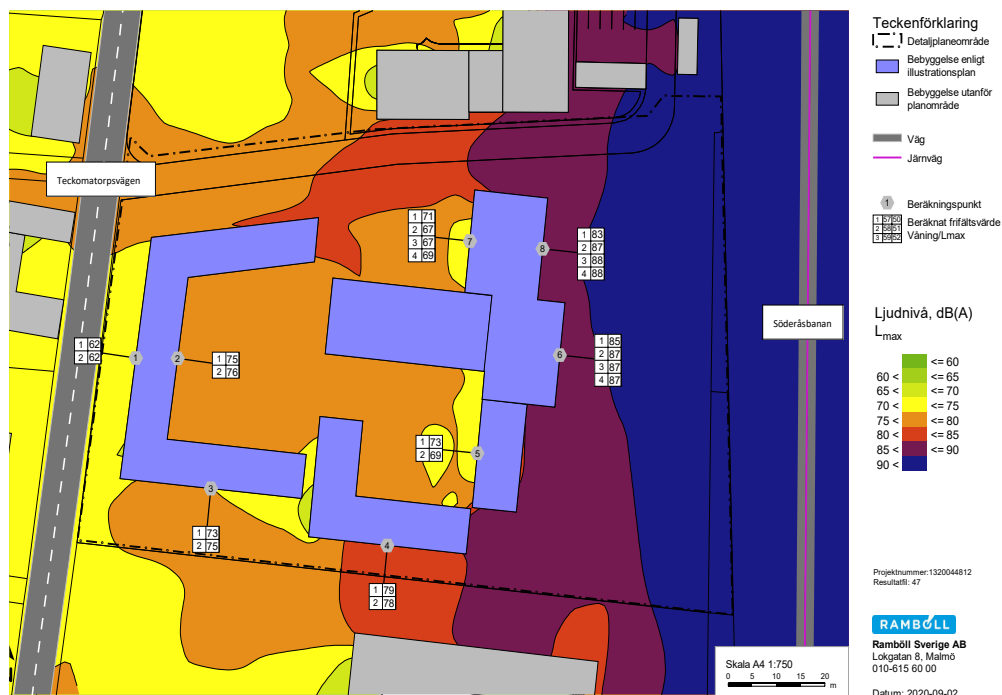


Bild ovan visar resultat från beräkning av maximala ljudnivåer vid godstågspassage. Ljudnivå 2 meter över mark samt frifältsvärden vid fasad. Förekommer år 2040 ca 11 ggr per dygn, vara 3-4 ggr under nattetid.

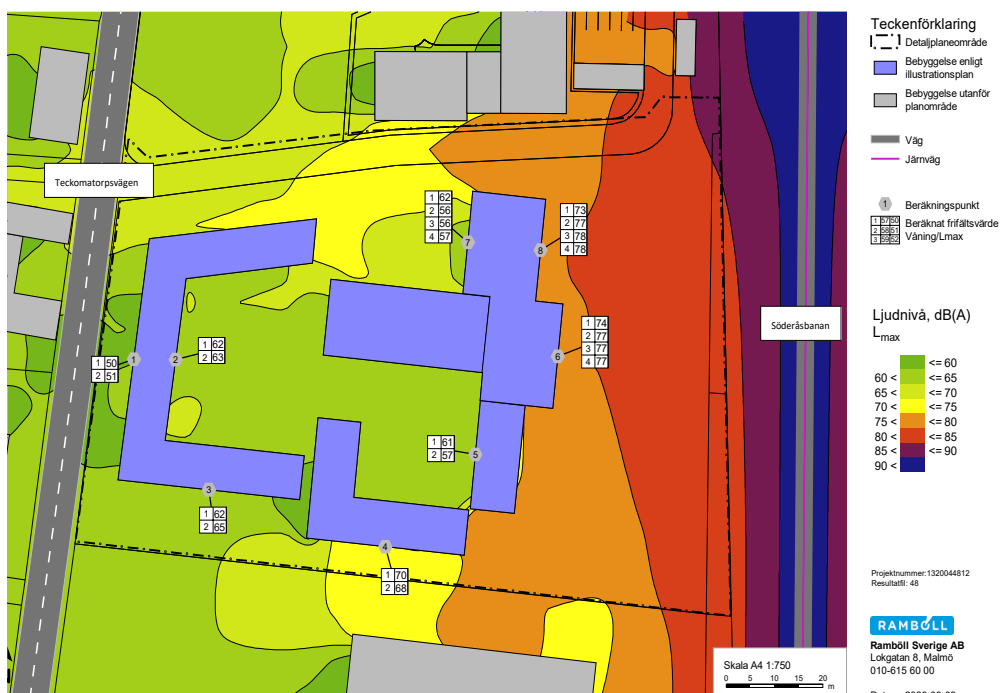


Bild ovan visar resultat från beräkning av maximala ljudnivåer vid pågatågspassage. Ljudnivå 2 meter över mark samt frifältsvärden vid fasad. Förekommer år 2040 ca 33 ggr per dygn, i huvudsak dag- och kvällstid.

Sammanfattande bedömning

De uppdaterade beräkningsresultaten för detaljplaneområdet kan ses i föregående tre bilder. Det antas att det vårdboende som planeras kommer att användas för boende av sådan permanent karaktär att riktvärden för bostadsbebyggelse är tillämpliga. Då de bostäder som planeras kommer att vara max 35 kvadratmeter kan avsteg göras från riktvärde om 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och istället bör den ekvivalenta ljudnivån vid dessa lägenheter ej överskrida 65 dB(A) vid fasad. Planbestämmelse har införts som reglerar lägenheternas storlek där så krävs enligt gällande riktvärden.

Ekvivalent ljudnivå beräknas att som högst tangerar riktvärdet 60 dBA vid fasader mot järnvägen. Då riktvärdet tangeras och även ligger något över på 61 dBA så har planbestämmelse införts som säkerställer att bebyggelse ska uppföras så att tyst sidan kan uppnås i hälften av bostadsrummen. Maximal ljudnivå beräknas till som mest 87 dBA (vid godstågspassage, 3-4 ggr per natt), och ca 10 dBA lägre vid en Pågatågspassage.

Det saknas underlag för trafik på Teckomatorpsvägen, men det har beräknats att det skulle krävas en trafikmängd på ca 3000 f/d (med 10 % tung trafik, 40 km/h) för att riktvärdet ska överskridas vid fasader mot vägen. Detta är långt över den trafik som kan förväntas på vägen. Maximal ljudnivå vid fasad vid en lastbilspassage på Teckomatorpsvägen har beräknats till ca 80 dBA. Det finns ingen uppgift om hur ofta, och under vilka tider på dygnet, dessa kan inträffa.

Ljudnivå på uteplatser - På ytor mellan byggnaderna beräknas den ekvivalenta ljudnivån i markplan till mellan 45–50 dBA, med mindre delar med strax över 50 dBA. Maximal ljudnivå vid en godstågspassage beräknas till strax över 70 dBA på hela innergården, men eftersom dessa passager sker så sällan (färre än en gång per timme), innebär detta inte ett överskri-

dande av riktvärdet för maximal ljudnivå. Vid Pågatågspassager beräknas den maximala ljudnivån till strax över 60 dBA, vilket är under riktvärdet. Sammantaget uppfylls kraven för uteplatser enligt trafikbullerförordningen på innergårdarna mellan byggnaderna.

Sammanfattningsvis bedöms bebyggelseförslaget uppfylla kraven i trafikbullerförordningen, gällande ljudnivåer vid fasad och på uteplatser med genomförda skyddsåtgärder för buller som är införda i detaljplanen. De höga maximala ljudnivåerna behöver tas hänsyn till vid projektering av byggnaderna.

Bedömningen bygger på att bebyggelsen utformas enligt illustrationsplanen, där bebyggelsen är sammanhållen mot järnvägen. Förändringar, som innebär öppningar i bebyggelsen eller färre än två våningsplan mot järnvägen, bedöms innebära att ljudnivån på innergården ökar och inte längre uppfyller kraven i trafikbullerförordningen på hela ytan. I sådana fall kan det behövas lokala åtgärder eller att uteplatser bara kan placeras på vissa tystare delar av innergården. Uteplatser ska placeras och utformas så att så tysta vistelsemiljöer som möjligt kan tillskapas. Planbestämmelser med parkeringsytor och prickmark närmast järnvägen innebär att bebyggelsen inte kan placeras närmare järnvägen. Det finns därmed ingen risk att placeringen av byggnader gör att ljudnivåer vid fasader mot järnvägen ökar jämfört med de nivåer som redovisas.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer anger den lägsta acceptabla miljökvaliteten hos mark, vatten eller luft. Enligt 2 kap 10 § PBL ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken följas vid planläggning. Risk bedöms inte finnas för överskridande av någon miljökvalitetsnorm till följd av ett genomförande av planförslaget.

Luft

Tillkommande bebyggelse är av begränsad omfattning. Trafiktilskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna nämnbart för befintlig bebyggelse.

Luftföroreningarna bedöms ligga inom godtagbara nivåer inom planområdet. Luftmiljön påverkas i viss mån i närområdet men förtätning innebär generellt en positiv inverkan på luften för kommunen som helhet genom mindre fordonstrafik.

Vatten

Dagvattenrecipient för planområdet är Svalövsbäcken och utifrån den har planområdets dagvatten ålagts med utsläpps och reningskrav. Ekologisk och kemisk status för Svalövsbäckens status är ofullständig i databasen VISS. Recipienten är endast bedömd avseende påväxtkiselalger (under Ekologisk status – biologiska kvalitetsfaktorer). Denna status bedöms vara måttlig (IPS-index för kiselalger måttlig; ACID – surhetsindex för vattendrag och sjöar hög). Kiselalger bedöms vara goda indikatorer på vattenkvalitet med avseende på surhet, påverkan av näringsämnen och organiska föreningar. Genom att följa utsläpps- och reningskraven samlas mer parten av dagvattnet upp för rening och fördröjning. Genom detta bedöms genomförandet av detaljplanen inte orsaka någon försämring av Svalövsbäckens status eller äventyra uppnåendet av god status för Svalövsbäcken. Det finns inga miljökvalitetsnormer som gäller för Svalövsbäcken. Det finns däremot miljökvalitetsnormer som gäller för Braån, som är slutrecipient för planområdet. I VA-utredning förs ett resonemang som visar att planens föreslagna nya markanvändning (inom både denna del av Lantlyckan, såväl som resterande del) inte medverkar till att försämrade fördröjning och hantering av dagvatten inom området. Vid befintliga förhållanden genereras fördröjningsvolymen motsvarande 390 m³ inom etapp 1 och 2174 m³ inom etapp 2, det vill säga totalt 2564 m³. Endast en mycket liten andel av

denna volym ställer sig i lågpunkter inom planområdet. Det mesta rinner vidare nedströms. Med föreslagen dagvattenlösning fördröjs vid ett 100-årsregn ca 1896 m3 och ca 2225 rinner vidare nedströms. Detta innebär att med föreslagen dagvattenlösning förvärras inte situationen nedströms vid ett 100-årsregn.

Med detta resonemang som grund görs bedömningen att det inte finns någon fara för att planens genomförande skulle innebära en negativ inverkan på den kemiska eller ekologiska statusen för i första hand områdets recipient, Svalövsbäcken och därmed kan vi också med stor sannolikhet vara säkra på att inte heller slutrecipienten Braån och dess uppsatta miljövalitetsnormer påverkas.

Sociala konsekvenser

God bebyggd miljö

Planförslaget innebär ny bebyggelse på en idag outnyttjad markyta i ett centralt läge i Svalövs tätort. God tillgång till service, vårdboende och skolor skapar förutsättningar för ett väl fungerande samhälle. Planförslaget bedöms därmed bidra till en god bebyggd miljö och en levande landsbygd.

Säkerhet och trygghet

Ett utbud av andra boendeformer än den egna villan i tätortens invanda miljö är särskilt viktigt för äldre.

Att fler får en bra bostad nära gröna miljöer, service och kollektivtrafik bedöms leda till ökad trygghet och medföra en positiv socialt inverkan. Nya bostäder och service ökar rörligheten inom området vilket bidrar till en tryggare miljö för boende och förbipasserande.

Befolkning och service

Planförslaget möjliggör en större blandning av funktioner för området som på sikt kan ge aktivitet under dagens alla timmar. Befolkningen i området förväntas öka i och med utbyggnaden. Det boende som ryms inom planförslaget kommer att bidra till ett större resandeunderlag för kollektivtrafiken.

Planområdets läge med närheten till ortens centrala delar med kommersiell och offentlig service ger möjlighet till ett hållbart vardagsliv.

Tillgänglighet

Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i byggnader och på tomter i detalj tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen och vid kommande bygglovprövning.

Underlag till planarbetet

Program och utredningar

Bostadsförsörjningsprogram

Kommunens utbyggnadskapacitet redovisas i Svalövs kommuns bostadsförsörjningsprogram antagen av kommunfullmäktige 2018-10-29. Bostadsförsörjningsprogram för Svalövs kommun ska vara ett vägledande dokument vid kommunens planering för nybyggnation, samt vid

förvaltningen och utvecklingen av kommunens bostadsbestånd. Svalövs bostadsförsörjningsprogram konstaterar att befolkningen förväntas fortsätta öka i kommunens tätorter, samt att andelen invånare i åldern 80+ kommer att växa. Syftet med denna detaljplan överensstämmer med intentionerna för Svalövs tätort - att komplettera kommunens bostadsbestånd för en växande andel äldre i dess befolkning.

Miljömål och energistrategi

Lokala miljömål för Svalövs kommun, med målformuleringar och förslag på åtgärder, är vägledande i kommunens miljöarbete och uppdelade i fyra huvudområden som var för sig berör flera av de nationella miljömålen.

Energistrategi för Svalövs kommun, med målformuleringar och förslag på åtgärder, är ett underlagsarbete för en aktiv handlingsplan med konkreta åtgärder samt för att följa upp kommunens arbete inom klimat- och energiområdet.

Dagvattenpolicy

Dagvattenpolicyn beskriver grundprinciper som gäller för hantering av dagvatten i Svalövs kommun. Målet är att skapa en långsiktigt fungerande dagvattenhantering där flöden regleras och föroreningsmängder begränsas.

Dagvattenpolicyn och tillhörande riktlinjer bör följas i plan- och bygglovsprocessen, vid tecknande av genomförandeavtal, vid VA-anmälan samt i förvaltningens och Nordvästra Skånes vatten och avlopp ABs (NSVA) övriga arbete.

Parkeringsplan för cykel och bil

För en framtida bra tillgänglighet är det av vikt att förebygga och minimera problem med otillräcklig bil- och cykelparkering.

Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av parkeringar. För detaljplanen gäller av kommunfullmäktige fastställda parkeringsriktlinjer. Parkeringsplan för bil och cykel (parkeringsriktlinjer) är avsedda att fungera som en vägledning vid detaljplanläggning och bygglovshantering.

Cykelparkeringarna ska vara anordnade så att de nås bekvämt och bör inte vara placerade längre än 25 meter från entrén.

Vid flerbostadshus bedöms det genomsnittliga behovet vara 2 - 2,5 cykelplatser per lägenhet. I det fall där antalet boende är känt eller kan uppskattas bör det finnas minst en cykelparkering per boende plus platser för besökare.

Medverkande

Planen har upprättats av Samhällsbyggnad, Svalövs kommun.

Ansvarig är plan- och exploateringschef Elin Persson samt planarkitekt Ida Bryngelsson.

Ansvarig för framtagande av detaljplanen inom Afry:

Malin Nilsson, planeringsarkitekt och uppdragsansvarig

Illustrationer och foto om inte annat anges Jakobsson Pusterla, Afry och Midroc/ Hsb