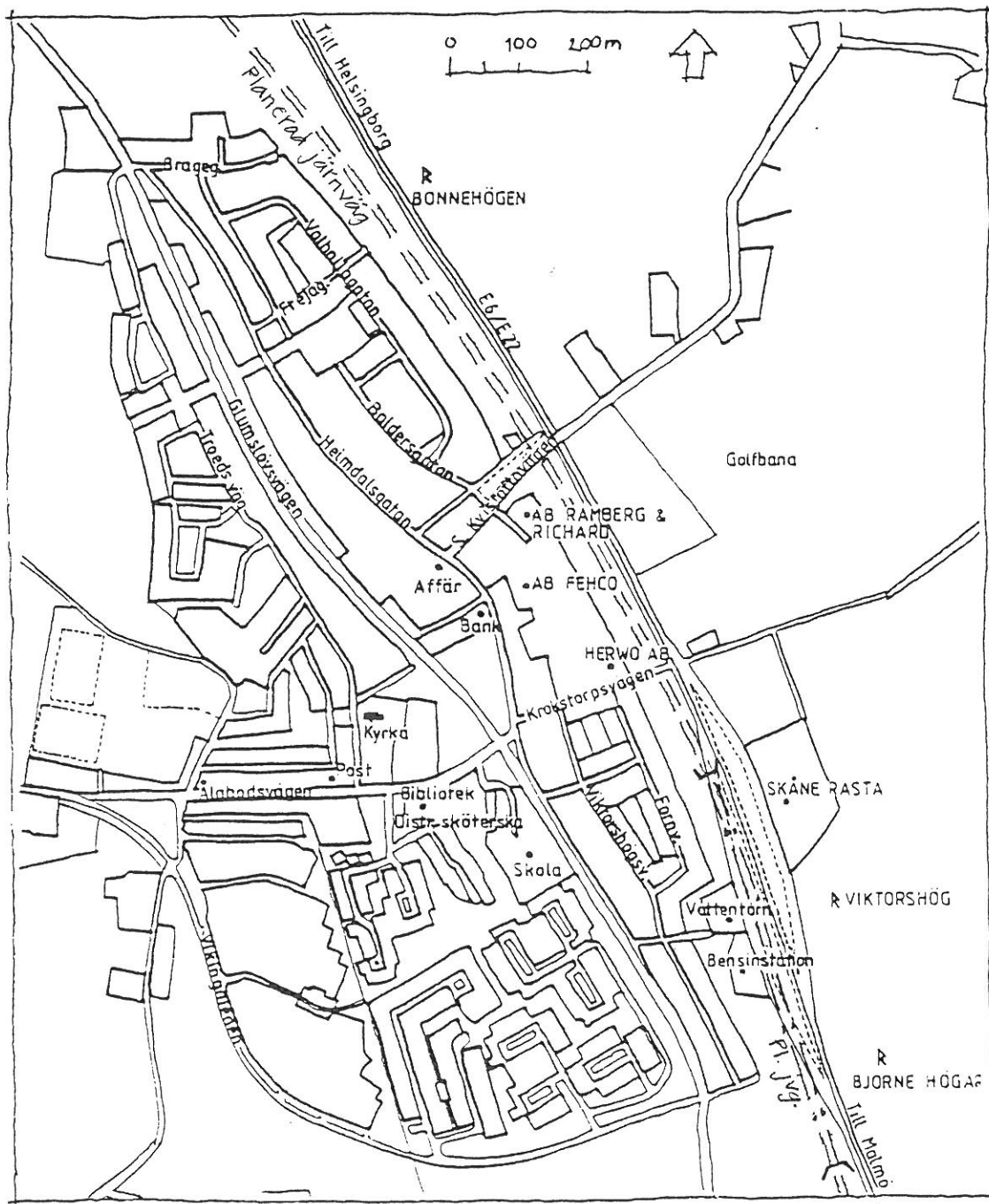


ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för **VÄSTKUSTBANAN M.M. I GLUMSLÖV,** Landskrona



LANDSKRONA KOMMUN

STADSBYGGNADSKONTORET

Detaljplan för VÄSTKUSTBANAN M.M. I GLUMSLÖV, Landskrona

Upprättad på Stadsbyggnadskontoret, Landskrona den 5 juni 1996, reviderad den 9 december 1996 samt den 2 maj 1997

P L A N B E S K R I V N I N G

HANDLINGAR

Planförslaget består av följande handlingar:

- plankarta
- planbestämmelser
- planbeskrivning
- illustrationsplan (för del av planområdet)
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- bilagan "Trafikbuller i Glumslöv"

DETALJPLANENS SYFTE

Planförslaget har upprättats för genomförandet av den planerade dubbelspåriga järnvägen Halmstad-Malmö (Väst kustbanan), etappen Helsingborg-Landskrona-Kävlinge med sträckning förbi Glumslöv i ett läge mellan motorvägen och samhället.

Delar av planområdet är detaljplanlagt, men avser annan markanvändning. En ny detaljplan måste därför utarbetas.

PLANDATA

Planområdets utsträckning har bedömts böra omfatta området närmast Glumslövs tätort, där järnvägen avses gå genom redan detaljplanlagt område eller där dess inverkan på bostäder eller övriga verksamheter kan behöva regleras i detaljplan.

Planområdet utgör ca 17 ha och omfattar i väster huvudsakligen arealen mellan motorvägen E6/E20 och Valhallagatan-Glumslövs småindustriområde-Fornvägen; i öster ingår ett smalt stråk längs motorvägen mellan Kvistoftavägen och Krokstorpsvägen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunfullmäktige antog 1984-05-28 ett förslag till områdesplan för Glumslövs samhälle. Planen behandlar huvudsakligen ortens fortsatta utbyggnad, som förutsättes ske i västlig riktning.

Den av kommunfullmäktige 1990-11-29 antagna översiktsplanen för Landskrona kommun anger som huvudalternativ för Västkustbanan en sträckning öster om motorvägen, men en förläggning omedelbart väster om denna vid Glumslöv redovisas också.

Väster om motorvägen och norrifrån räknat berörs följande detaljplaner: Utvidgning av byggnadsplan över område av Glumslövs by (bostäder), laga kraft 1958-10-03; Byggnadsplan för område av Glumslövs by, laga kraft 1955-07-22 (huvudsakligen bostäder); Ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Glumslövs by, laga kraft 1960-07-20 (bostäder, industri); Detaljplan för Övra Glumslöv 10:35, 10:135 m fl, laga kraft 1990-03-27 (småindustri, kontor, park m.m.); Ändrad och utvidgad byggnadsplan för del av Glumslövs by, laga kraft 1966-10-31 (bostäder).

Öster om motorvägen berörs Detaljplan för Nedra Glumslöv 25:66 m fl, laga kraft 1992-06-26 (golfbana).

En mindre del av planområdet i norr utgörs av naturvårdsområde jml 19 § Naturvårdslagen.

Banverket har 1995 lämnat in expropriationsansökan till kommunikationsdepartementet för markåtkomst. Landskrona kommun har tillstyrkt denna ansökan.

Byggnadsnämnden uppdrog 1994-08-30, § 44 åt Stadsbyggnadskontoret att utarbeta detaljplaneförslag för Västkustbanans dragning genom Glumslöv.

Landskrona kommunfullmäktige godkände 1995-08-28 ett ramavtal med Banverket, vilket bland annat förutsätter en järnvägssträckning i ett läge som detta detaljplaneförslag baserats på.

Med hänsyn till expropriationsansökan och ramavtalet är upprättandet av ett särskilt detaljplaneprogram, som beskrivs i Plan- och bygglagens 5 kap 18 §, inte påkallat.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet består av åkermark, flera villafastigheter, ett par småindustrier/kontor och en golfbana. Omedelbart väster om planområdet finns ytterligare villabebyggelse. Österut fortsätter golfbanan.

Terrängen sluttar från söder mot norr med nivåskillnader från ca +83 till +52 meter. I planområdets södra del, mellan Sundsbacken och Krokstorpsvägen, är marken dock relativt plan med bara några meters variation.

Av utredningen "Västkustbanan Helsingborg-Kävlinge, alternativ via Landskrona - Fördjupad miljökonsekvensbeskrivning", utarbetad av Kjessler & Mannerstråle 1995-08-19 på uppdrag av Banverket Södra Regionen framgår att jordlagren i Glumslövs backar har en mycket olikartad sammansättning och utbredning och att grundvattenförekomsten och -nivåerna varierar kraftigt. Jordlagren är mycket fasta och kraftigt överkonsoliderade samt består av en blandning av lermorän, silt- och sandaktig glaciallera, silt, finsand och sand. Större eller mindre körtlar av permeabla jordar förekommer, vilka var och en också utgör vattenmagasin.

Området norr om bebyggelsen består av åkermark. Terrängen öster om motorvägen är av riksintresse för naturvården och kulturminnesvården och är i kommunens översiktsplan föreslaget få skydd jml 19 § NVL.

Utefter S Kvistoftavägen finns lämningar av Glumslövs gamla bytomt med spridda gårdar (fornlämning nr 81 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister). Under mark dolda fornlämningar kan förekomma, eftersom Glumslöv är ett fornlämningsstätt område. En arkeologisk förundersökning har utförts av Riksantikvarieämbetet/UV Syd under 1996. Nordost om Glumslövs samhälle har man funnit lämningar av härdanläggningar från bronsåldern, som kan ha haft en kultisk funktion.

Motorvägen E6/E20 löper genom planområdet i nord-sydlig riktning och har en årsdygnmedeltrafik på 21 000 fordon. Den går ömsom på bank, ömsom med skärning i terrängen. S Kvistoftavägen respektive Krokstorpsvägen korsar området i väst-östlig riktning. Den förra utgör förbindelse mellan Glumslöv och Kvistofta/Gantofta/Vallåkra, medan den senare endast har lokal betydelse.

På motorvägens västra sida, norr och söder om Krokstorpsvägen, ligger avloppsledningar. En elkabel finns i S Kvistoftavägen.

Marken inom planområdet ägs till största delen av Landskrona kommun. Andra fastighetsägare är Vägverket, enskilda företag och villaägare.

PLANFÖRSLAGET

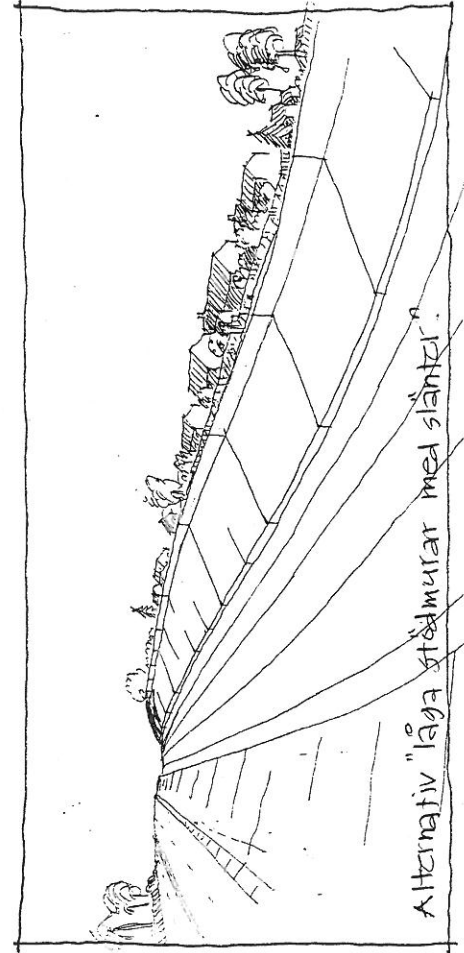
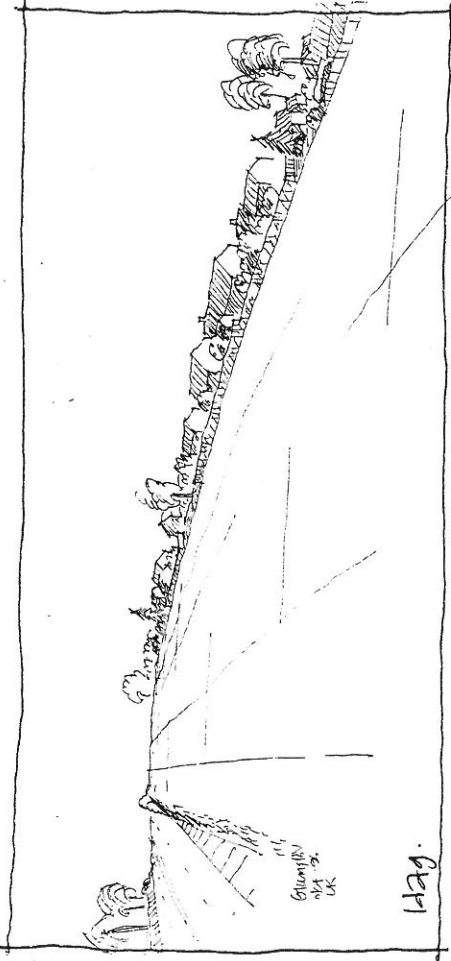
Som underlag för utformningen av detaljplaneförslaget har använts Banverkets expropriationshandlingar, mera detaljerat projekteringsunderlag för järnvägens läge i terrängen och förändringar i gatunätet samt tidigare nämnda fördjupade miljökonsekvensbeskrivning. Studier av Kjessler & Mannerstråle AB kring alternativa bullerskydd för tåg- och vägtrafik och konsekvenserna i buller- och landskapsbildhänseende har också legat till grund.

År 2005 beräknas ungefär 100 tåg passera Glumslöv (se vidare bilagan "Trafikbuller i Glumslöv"). Vissa regionaltåg och lokaltåg kommer att göra uppehåll i samhället, varför en mindre stationsanläggning erfordras. Somliga tågtyper kommer att kunna uppnå en hastighet av 200 km/h. Enligt Banutredningen skall reguljär godstrafik inte förekomma på bansträckan över Glumslöv.

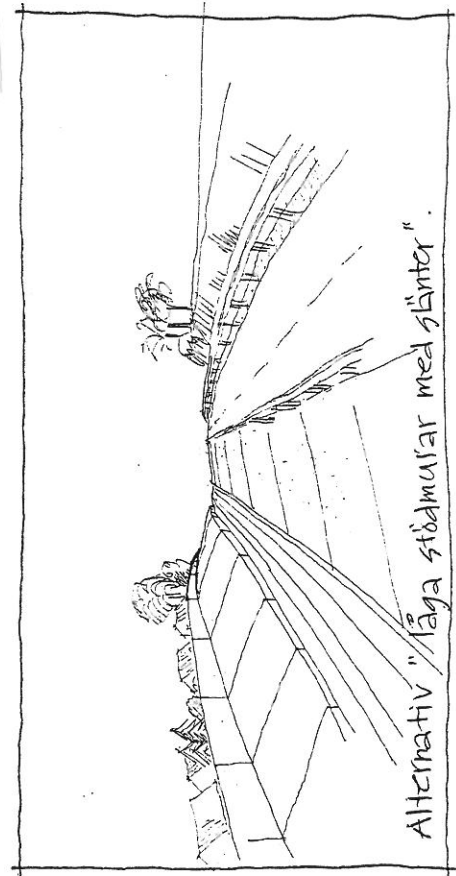
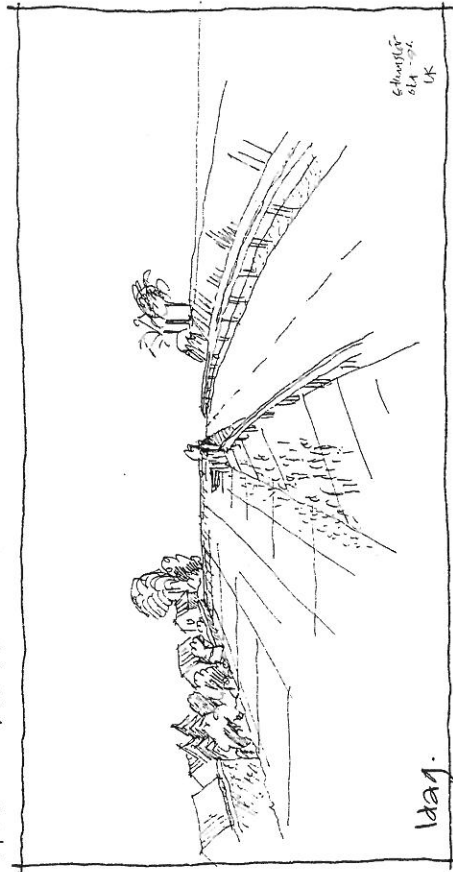
Med det av Banverket föreslagna utförandet kommer järnvägen norr om planområdet att anläggas på en 400 meter lång och upp till 5,5 meter hög bank i stigning söderut från Hågnalövsvägen till nordöstra delen av Glumslövs samhälle. Vidare söderut och inom planområdet går banan i stigning genom en 800 m lång och upp till 9 meter djup skärning i terrängen med stödmurar och slänter, ligger efter passage av S Kvistoftavägen upp till 2 m över dagens marknivå och fortsätter fram till Krokstorpsvägen, där den på nytt skär in i terrängen. Efter ytterligare 200 m och med fortsättning utanför planområdet går järnvägen in i en 600 m lång och upp till 14 m djup tunnel. Den passerar då bland annat under den västra av de två bensinstationerna vid motorvägen och mynnar ut 150 m söder om tätorten.

Vid den norra delen av banan uppförs mellan järnvägen och bebyggelsen en 3,5 meter hög bullervall/bullerskärm, vars nordvästra skänkel, där denna ligger inom naturvårdsområdet, bör ha en oandel som är genomsläpplig. Befintligt, naturligt bullerskydd där motorvägen på en sträcka av cirka 450 meter går i skärning i terrängen schaktas bort och ersätts med nytt skydd mellan järnvägen och bebyggelsen. Vid fastigheten Övra Glumslöv 10:71 görs bullerskyddet 4 meter högt och fortsätter så till Södra Kvistoftavägen/Lokegatan. Villafastigheten Övra Glumslöv 10:23, norr om vägen, behöver tas i anspråk för järnvägens framdragning. Södra Kvistoftavägen måste till följd av banans höjdläge sänkas och flyttas något åt

FRÅN NORRA GLUMSLÖV SÖDERUT



FRÅN KVISTÖFTAVÄGEN NORRUT



söder för att medge fordonspassage under järnvägen.

Mellan S Kvistoftavägen och Krokstorpsvägen anläggs ett stationsområde med perronger och bilangöring samt pendlarparkering. Biltillfarten sker från S Kvistoftavägen och en nord-sydlig gång- och cykelväg förbi stationen ansluter till S Kvistoftavägen respektive Krokstorpsvägen.

Gång- och cykelvägsförbindelse under stationen och handikappramper till perrongerna ingår i stationsutformningen. Den 180 meter långa perrongen kan senare komma att förlängas 70 meter mot söder. Stationen bör ges en utformning och identitet som förknippar den med Glumslöv.

På järnvägens västra sida anordnas bullerskärm med höjden 2 meter över räls och på en ca 150 meter lång sträcka vid motorvägen en transparent bullerskärm. Stationsområdets disponering innebär ianspråktagande av hela industrifastigheten Vapensmeden 17 (Rahmberg & Rickard) samt visst markintrång på industrifastigheterna Vapensmeden 15 och 16 (AB Fehco) respektive kontorsfastigheten Vapensmeden 18 (Herwo AB). Den senares fastighetsgräns föreslås ändrad att sammanfalla med befintligt staket i söder och att utvidgas något mot nordost på nuvarande Vapensmeden 15 samt mot sydost.

Krokstorpsvägen kan inte erhålla en tillfredsställande korsning med järnvägen utan måste stängas. Öster om motorvägen får den i stället en ny sträckning med anslutning till S Kvistoftavägen. Som en följd av detta behöver markintrång göras vid bostadsfastigheten Nedra Glumslöv 25:65 samt vid Glumslövs golfbana.

Vid den norra tunnelmynningen, på järnvägens västra sida, byggs en serviceväg till tunneln och anordnas ett 3,5 - 5 meter över räls högt bullerskydd. Bullerskyddets placering förutsätter ianspråktagande av bostadsfastigheten Nedra Glumslöv 2:73. Mellan motorvägen och järnvägen anordnas också bullerskydd, som på en sträcka av ca 60 m har höjden 2 m över vägbanan och består av en transparent skärm. Bullerskyddet fortsätter söderut med en 3 m hög vall/skärm utefter infarten till den västra av de båda bensinstationerna. På motorvägens östra sida, på ömse sidor om Krokstorpsvägen, föreslås en 2 m hög bullerskärm utmed vägkanten.

Med hänsyn till det korta avståndet mellan E6/E20 och järnvägen måste skyddet mot avkörning från motorvägen vara fullgott. Detta är särskilt viktigt vid stationsområdet, där vägen ligger på en högre marknivå än banvallen.

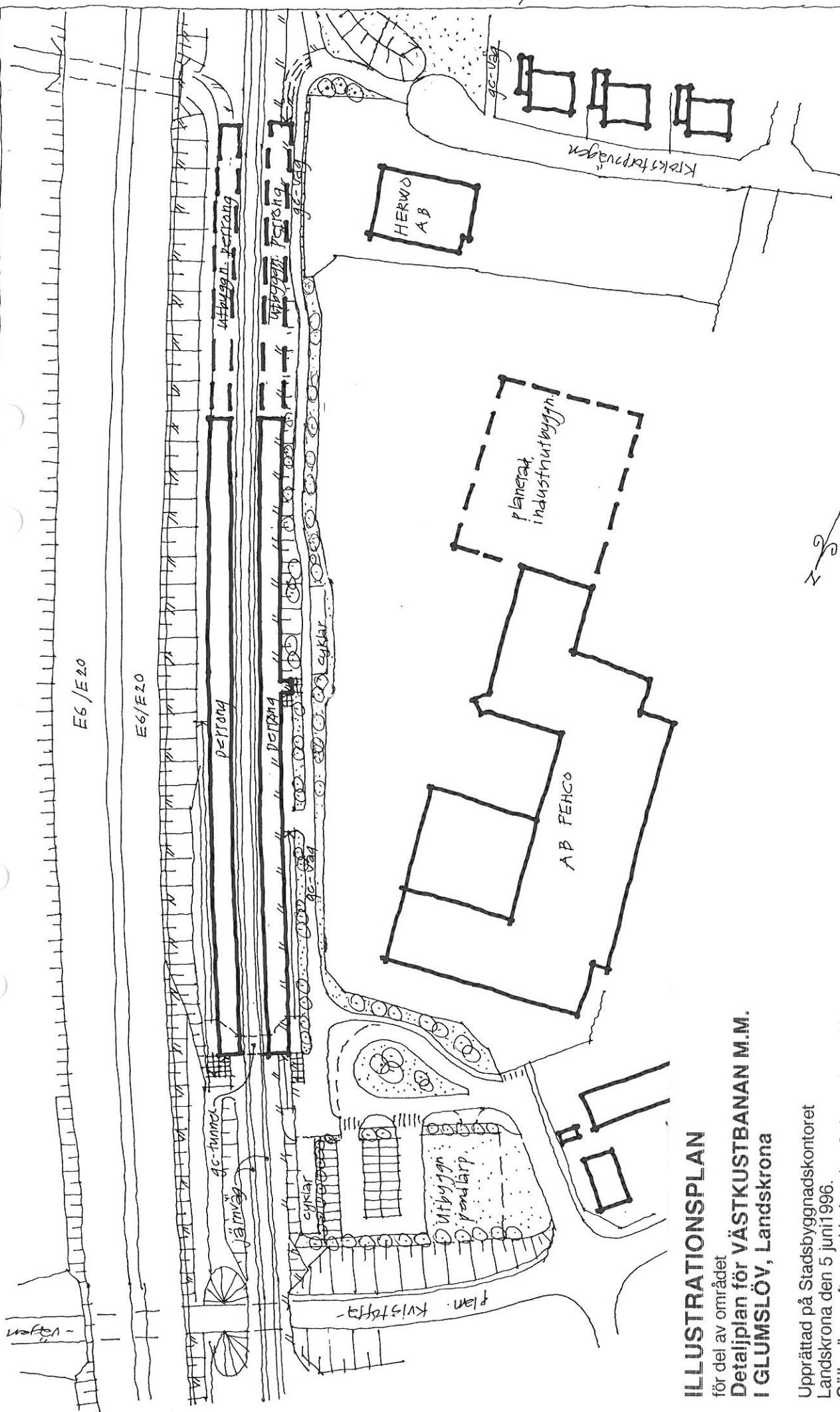
Fastigheten Övra Glumslöv 10:133 i norr och som idag inte omfattas av detaljplan, föreslås utvidgad något samt ingå i planområdet.

Planförslaget är utarbetat i enlighet med naturresurslagen.

MILJÖKONSEKVENSER

En fördjupad miljökonsekvensbeskrivning (augusti 1995, se ovan) har utarbetats av Banverket. Stadsbyggnadskontoret har funnit att beskrivningen av miljöeffekterna av Västkustbanans förverkligande vid Glumslöv synes vara rimlig, varför någon ytterligare konsekvensbeskrivning inte utarbetats. För mer uttömmande redogörelse kring miljöeffekterna hänvisas därför till denna. Nedanstående utgör en sammanfattning av konsekvensbeskrivningen i de delar som berör detaljplaneområdet samt redovisar senare, kompletterande studier:

Landskap och natur. Den avsedda tågtrafiken klarar maximalt en stigning på 25 ‰. I Glumslövs branta terräng och med bibehållande av passage under motorvägen/järnvägen för Kvistoftavägen måste banan därför läggas på såväl bank



ILLUSTRATIONSPLAN

för del av området

Detailplan för VÄSTKUSTBANAN M.M.

I GLUMSLÖV, Landskrona

Upprättad på Stadsbyggnadskontoret

Landskrona den 5 juni 1996.

Gäller även efter revidering den 9 december 1996
och den 2 maj 1997

Lars Kvist
planchef

(norr om planområdet) som i skärning. För att mildra den negativa påverkan på landskapsbilden måste järnvägen utformas med stor omsorg. Utanför planområdet, i det öppna landskapet i norr och söder, är detta särskilt viktigt. Inom planområdet, dvs vid passagen av Glumslöv, är förändringar i landskapsbilden också känsliga om än inte i lika hög grad. Redovisat bullerskydd har åsatts den höjd som hänsyn till landskapsbild och utblick maximalt bedömts kunna tåla. Begränsning av utblicken från samhället mot öster kan till följd av bullerskyddet inte undvikas. För att kunna uppleva något av Glumslövs samhälle vid passage med tåg bör bullerskyddet mellan S Kvistoftavägen och Krokstorpsvägen vara relativt lågt.

Stadsbild. Järnvägens framdragning utmed Glumslöv förändrar stadsbilden. Banans nedskärning i terrängen och det sår som uppstår kommer att bli påtagligt. Mellan S Kvistoftavägen och Krokstorpsvägen försvinner en verkstadsbyggnad och anläggs ett stationsområde med perronger, tillfartsvägar och parkeringsplatser. Kvistoftavägen flyttas något åt söder där den skall passera under järnvägen/motorvägen samt får här ett djupare läge. En ny, lokal väg anläggs öster om E6/E20 över åkermark och en mindre del av golfbanan. Det redovisade bullerskyddet har åsatts den höjd som hänsyn till stadsbild och utseende i övrigt maximalt bedömts kunna tåla. Begränsning av utblicken från motorvägen in över samhället kan inte undvikas till följd av bullerskydden, men den omöjliggörs inte.

Kulturhistoria. Omläggningen av S Kvistoftavägen samt järnvägens framdragning kan komma att påverka lämningarna av Glumslövs gamla bytomt.

Barriärer. Med Västkustbanans genomförande uppstår en ny, kraftig fysisk barriär i terrängen. Vid passagen av Glumslöv är de faktiska verkningarna av detta dock tämligen begränsade, eftersom banan förlagts intill den befintliga motorvägen. Det är främst förbindelsen mellan Glumslövs centrala del och den östra bensinstationen vid E6/E20 samt bostadsfastigheten Nedra Glumslöv 25:65 som blir omvägsbetonad då en ersättningsväg måste utföras.

I nordöstra delen av Glumslöv kommer barriären främst att vara av visuellt slag, med sämre möjlighet till utblick från motorvägen mot åkerlandskapet och Öresund respektive från Glumslövsvägen mot landskapet i öster.

Buller. Med det föreslagna bullerskyddet förbättras bullersituationen i Glumslöv med avseende på vägtrafikbuller (ekvivalentnivåerna). Ungefär 80 bostadsfastigheter har idag en bullernivå utomhus som är högre än Naturvårdsverkets riktvärde 55 dBA, medan cirka 60 stycken överskrider riktvärdet 30 dBA inomhus. Med det föreslagna bullerskyddet överskrider riktvärdet utomhus för ca 40 hus och inomhus för ca 15 stycken.

Momentana störningar uppkommer till följd av tågbuller. För ungefär 75 bostäder beräknas maximinivån vid oskyddad uteplats överstiga Naturvårdsverkets riktvärde 70 dBA. Maximinivån inomhus 45 dBA överskrider i botten våningen för cirka 10 bostäder och i andra våningsplanet för ungefär 40 hus. Banverket har utfäst sig att svara för behövlig ljudisolering. Se vidare bilagan "Trafikbuller i Glumslöv".

Vibrationer, stomljud. För den typ av jordarter som förekommer längs bansträckningen ger avståndet 30 meter mellan järnväg och byggnad tillräckligt låg vibrationsnivå för att inga eller endast mycket små risker för komfortstörning i byggnader skall anses föreligga. Vibrationer med måttlig störningsgrad enligt komfortkriteriet kan komma att uppstå.

Vid passage av tunneln kan s k stomljud uppstå genom att vibrationerna i marken blir hörbara. Acceptabel nivå i bostäder för detta slag av ljud har bedömts böra underskrida 35 dBA. Ett eventuellt överskridande av detta värde kan åtgärdas genom stomljudsisolerande arrangemang i tunneln.

Elektromagnetism. Fastställda gränsvärden för magnetiska fält runt ledningar finns ännu inte. I medicinska undersökningar har däremot nämnts 0,2-0,3 mikro-Tesla som en gräns för påverkan hos människor. Dessa värden underskrids 20-30 meter från järnvägen.

Västkustbanans nedskärning i terrängen kan påverka vattentillförseln i *brunnar* i betydande grad utmed hela bansträckningen. Åtgärder för att minska dessa olägenheter skall studeras under den fortsatta projekteringen av banan.

Omfattande störningar under byggtiden kan komma att uppstå till följd av anläggningsarbeten och framgår av Banverkets fördjupade miljökonsekvensbeskrivning.

I det vidare perspektivet än det lokala bidrar utbyggnaden av Västkustbanan till att minska bilberoendet och reducerar därmed luftföroreningarna. År 2005 avses samtliga tåg på Västkustbanan vara elektrifierade.

SÄKERHETSFRÅGOR

Det Norske Veritas Industry AB har 1995-08-11 på uppdrag av Banverket gjort en riskanalys för tågtrafiken Helsingborg-Landskrona-Kävlinge. I rapporten konstateras att riskerna för omgivningen vid en eventuell tågurspårning eller sammanstötning är lägre i tunnel eller vid skärning med terrängen än vad de är där järnvägen följer marknivån. Där järnvägen går på bank är de endast något högre.

Länsstyrelsen har 1994-08-30 utfärdat rekommendationer för markutnyttjandet närmast järnvägen:

Inom ett avstånd på upp till 15 meter från spårmittpåsen får bostäder och kundintensiv verksamhet inte förekomma; befintliga uthus, lagerlokaler etc kan accepteras under en övergångsperiod; zonen skall på sikt utvecklas till en planterad skyddszon. Måtten kan justeras där järnvägen går på bank eller i skärning.

Inom 15-30 meter kan befintliga bostäder och verksamheter tillåtas, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet; befintliga och nya uthus kan tillåtas.

Inom 0-30 meter skall gällande, ej utnyttjande byggrätter utsläckas; inga nya byggrätter tillåts.

Länsstyrelsens rekommendationer tillgodoses i planförslaget. Där järnvägen går i skärning uppnås en högre säkerhet.

E6/E20 utgör transportled för farligt gods. Fullgott skydd mot avkörning, särskilt utmed perrongområdet, måste anordnas vid vägbanan.

Samtliga vägkorsningar med järnvägen respektive motorvägen kommer att vara planskilda.

I anslutning till den södra tunnelmynningen, utanför planområdet, planeras en uppställningsplats för räddningsfordon.

REVIDERINGAR

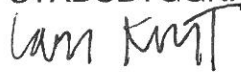
Planförslaget har 1996-12-09 reviderats att i stället för ett banutförande med höga stödmurar utan slänter där järnvägen går i skärning i terrängen (i norra delen av Glumslöv respektive vid tunneln) redovisa ett schakt med låga stödmurar och slänter. Som en följd härav utvidgas järnvägsområdet i norra delen av Glumslöv mot väster och förses med en kompletterande bullervall/bullerskärm, samt förlängs det föreslagna avkörningsskyddet vid motorvägens västra sida norrut. På Lokegatans södra sida föreslås bullerskydd. Bostadsfastigheten Övra Glumslöv 10:133 utvidgas något mot öster och södra kvartersgränsen vid Vapen-

smeden 18 flyttats för att sammanfalla med befintligt staket. Föreslagen väg öster om motorvägen mellan Kvistoftavägen och Krokstorpsvägen avses i stället för allmän bli enskild och med planbeteckningen "bilservice". Redaktionella ändringar av mindre omfattning har också utförts.

Vid revidering 1997-03-24 har bullerskyddet vid järnvägen/Krokstorpsvägen fått en ny utformning, vilket bland annat förutsätter ianspråktagande av bostadsfastigheten Nedra Glumslöv 2:73. Den planerade cykelstråket från Krokstorpsvägen till stationen har breddats samt flyttats till den östra delen av Vapensmeden 18. Samma fastighet har utvidgats något mot nordost respektive sydost. Föreslagen vändplats vid Krokstorpsvägen har förskjutits mot väster. Av trafiksäkerhetsskäl har smärre ändringar gjorts vid angöringsytorna till stationen. För att säkerställa passagen under järnvägen vid stationen redovisar planförslaget ett stråk tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik. Redaktionella ändringar av mindre omfattning har också utförts.

Med hänsyn till att övriga planhandlingar justerats efter 1997-03-24 har samtliga handlingar åsatts senaste revideringsdatum 1997-05-02.

STADSBYGGNADSKONTORET



Lars Kvist
planchef