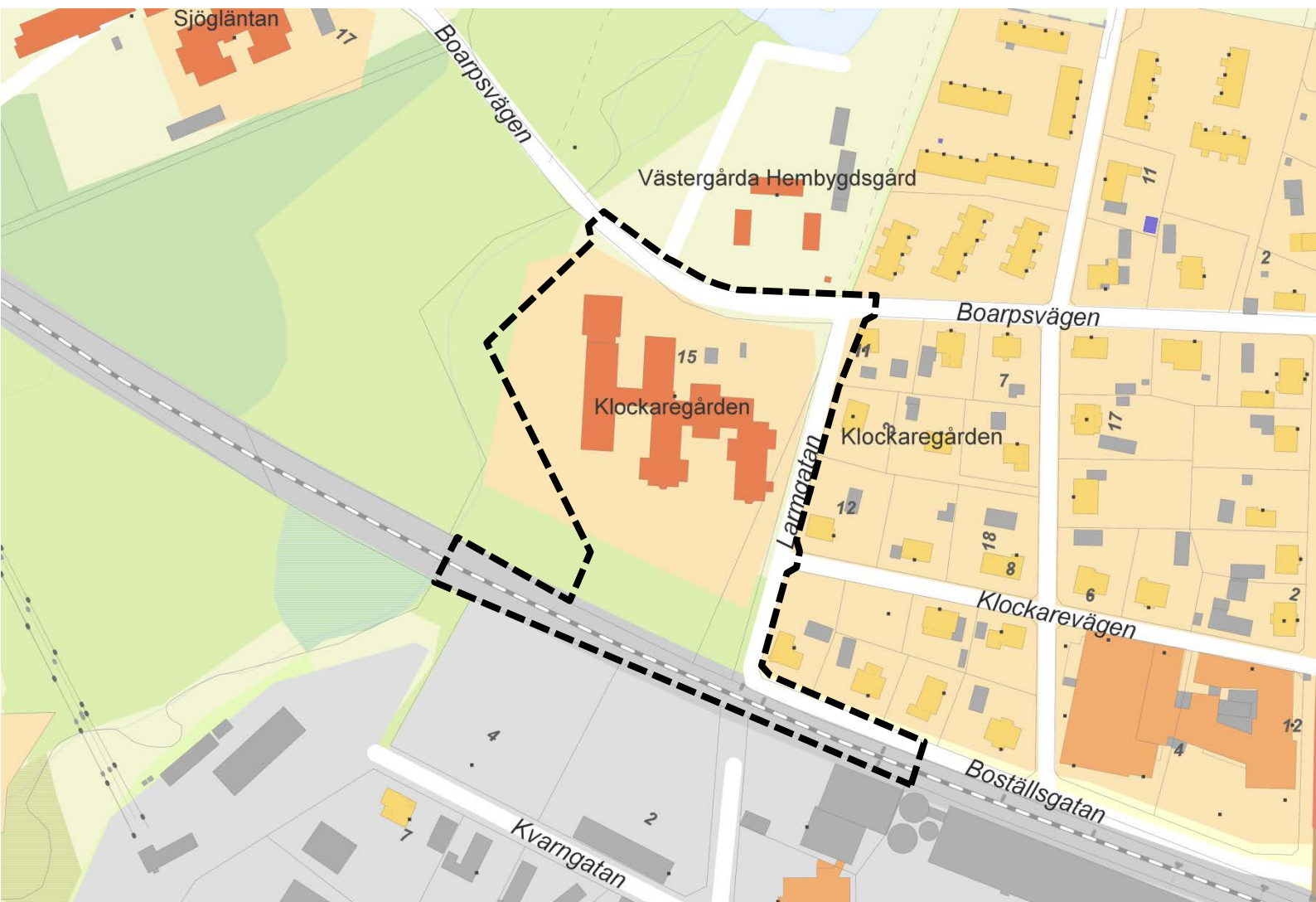




Planbeskrivning

Detaljplan för VINSLÖV 4:39 M FL (Klockaregården)

Vinslöv, Hässelholms kommun, Skåne län



► Innehåll

Inledning	3
Förutsättningar	4
Planförslag	8
Konsekvenser	12
Genomförande	21

► Handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

Plankarta, Planbeskrivning (denna handling), Miljökonsekvensbeskrivning, Särskild sammanställning, Samrådsredogörelse, Granskningsutlåtande, Grundkarta, Fastighetsförteckning

För att få all information och se helheten i ärendet bör plankartan läsas tillsammans med de beskrivningar som hör till ärendet. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets samt redovisa planens syfte, konsekvenser och genomförande.

► Inledning

Detaljplanens syfte och huvuddrag

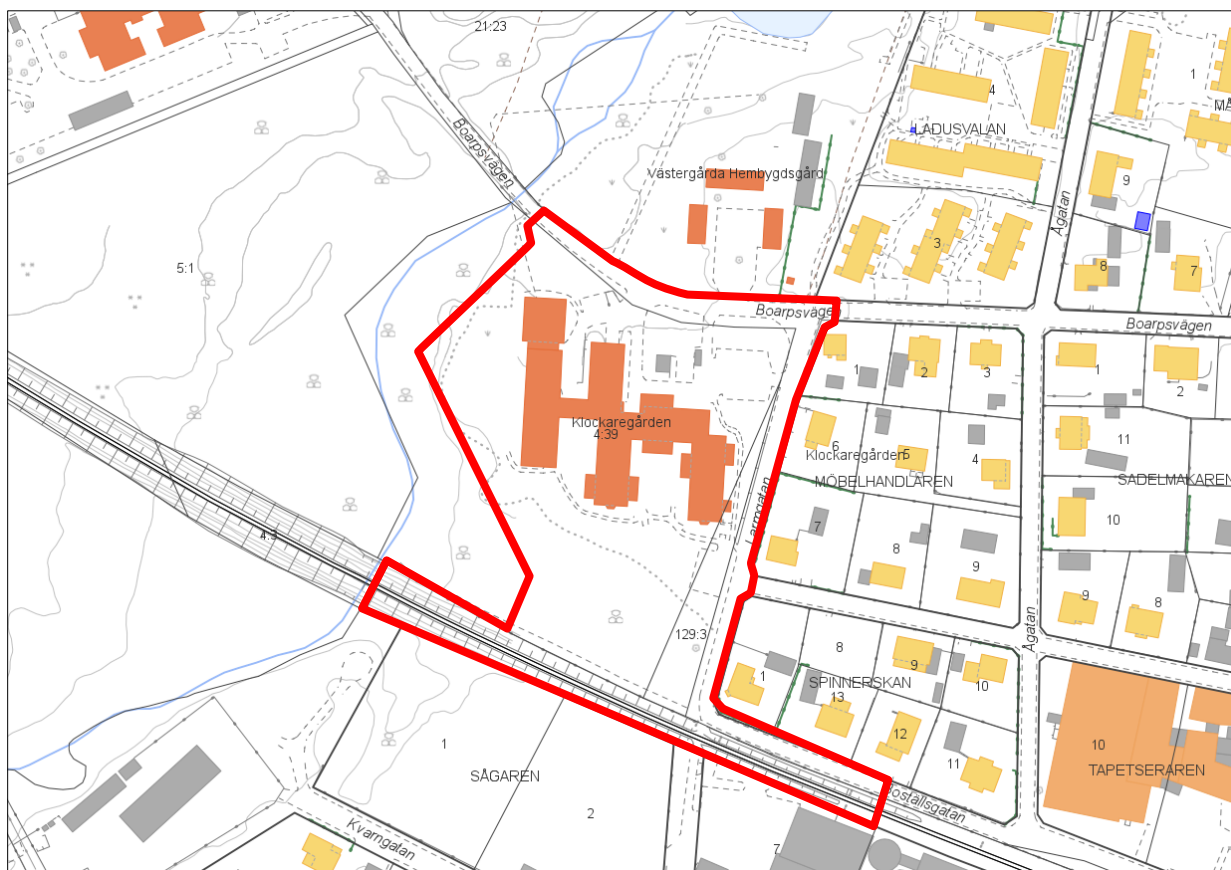
Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att bygga bostäder i form av radhus, parhus, kedjehus och loftgångshus i en till två våningar.

Planförslagets huvuddrag:

- Ca 30 radhus och ett sammanbyggt loftgångshus, total ca 40 bostäder
- Järnvägsändamål
- Bullerplank utmed och mot järnvägen
- En mindre yta natur utmed järnvägen

Plandata

Planområdet är ca 2 ha stort och ligger norr om järnvägen i centrala Vinslöv. Planområdet består av del av fastigheten Vinslöv 4:39, samt del av Vinslöv 129:5, Vinslöv 129:3, och delar av Larmgatan, Boställsgatan och Boarpsvägen som ligger på fastigheten Vinslöv 129:2 samt del av Möbelhandlaren 1. Förutom Vinslöv 129:3 och Möbelhandlaren 1 är samtliga fastigheter ägda av kommunen.



Planområdet visas ovan inringat i rött.

► Förutsättningar

Bakgrund

Forumbostäder Klockaregården AB har vunnit en markanvisningstävling för bostadsbyggnation på fastigheten Vinslöv 4:39 m.fl.

Kommunala beslut

Byggnadsnämnden beslutade den 10 mars 2015 att stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan.

Byggnadsnämnden beslutade den 8 september 2015 att stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att samråda om planförslaget med berörda.

Byggnadsnämnden beslutade den 8 mars 2016 att stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att ställa ut det reviderade planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen för granskning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

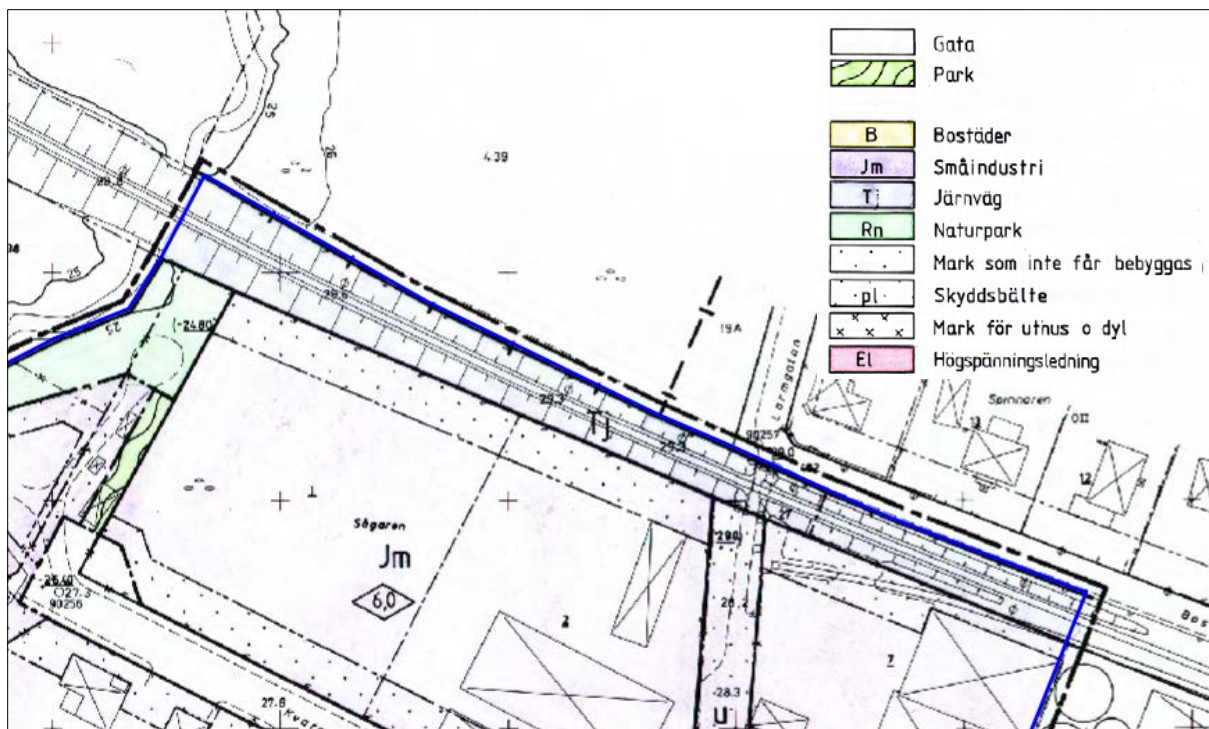
Enligt den fördjupade översiktsplanen för Vinslöv tätort pekas en del av planområdet ut som tätortsnära natur (ny/utvecklas) närmst Vinneå.



Grönmarkerat område i kartan ovan visar natur som pekats ut som ny/utvecklas i den fördjupade översiktsplanen för Vinslöv (antagen 2005)

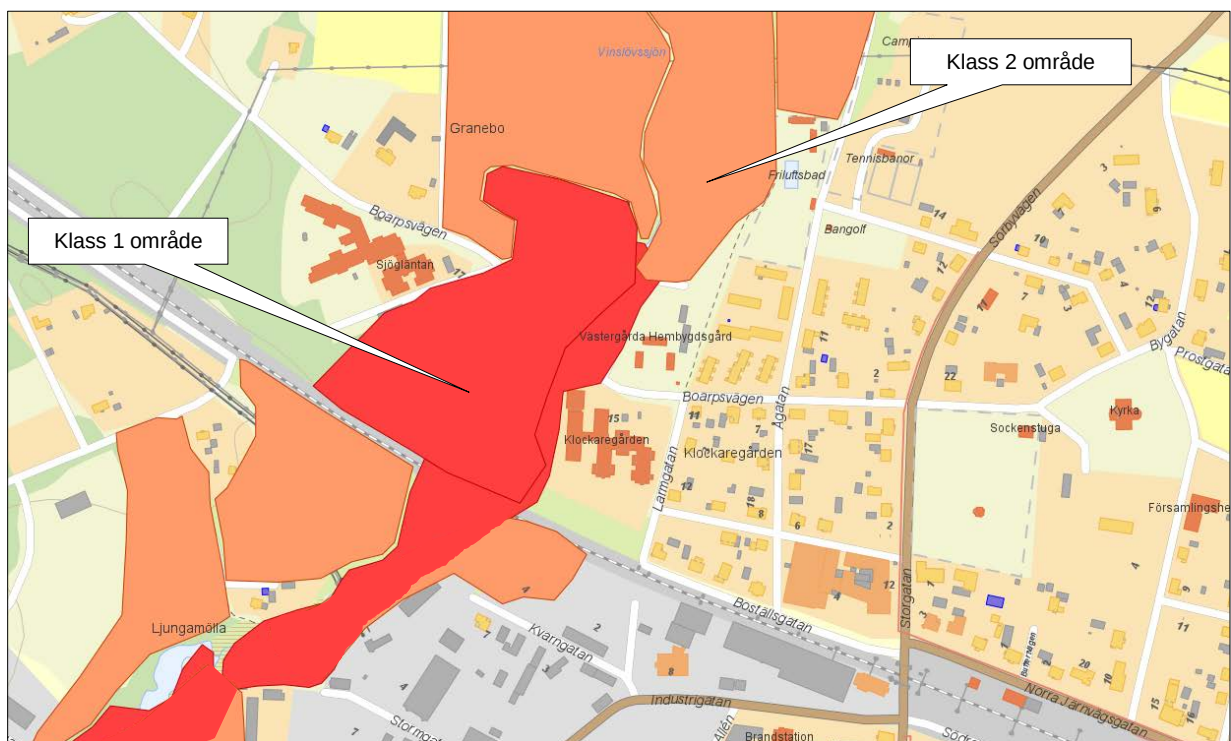
Detaljplaner

Området för Klockaregården är inte tidigare detaljplanelagt. Området som omfattar järnvägen ingår i en detaljplan från 1987-10-16 (Akt 1183-P87/1016/1). Ändamålet i denna detaljplan är Tj, järnväg.



Kommunala planeringsunderlag

Enligt grönplanen för Vinslöv innehåller området närmst Vinneå värdefulla naturområden (klass 1), se karta nedan.



Rikssintressen och förordnanden

Utmed Vinneå gäller ett generellt strandskydd på 100 meter.

Blekinge kustbana (där Skånebanan är en del) är riksintresse för järnväg och ligger i planområdets södra del.

Inga Natura 2000, biotopskydd, vattenskydd eller kända fornlämningar finns i området.

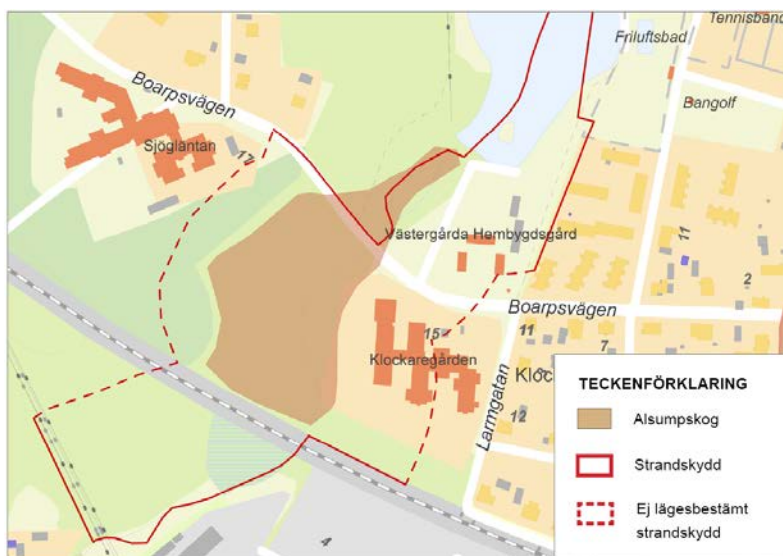
Historik

Bebyggelsen på området har tidigare använts som vårdboende.

Topografi, landskap och vegetation

Marken uppvisar stora höjdskillnader mot järnvägen och där Vinneå rinner, ca 5 meters höjdskillnad, där järnvägen ligger högst.

Inom planområdet längsmed Vinneå finns en del av ett större alsumpskogsområde. Detta område är en del av ett stråk som går från Vinslövssjön och Ljungamöllan.



Område som omfattas av strandskydd, samt Alsumpskogens utbredning.

Pågående markanvändning

Planområdet är bebyggt med ett byggnadskomplex som tidigare varit ett vårdboende. Byggnaden är från 1950-talet. Befintlig byggnad står sedan några år tom.

Närmast Vinneå finns idag alsumpskog och sankt obebyggda områden. Området som ligger närmst befintlig bebyggelse har en karaktär av parkmark med planare ytor och planterade buskage.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Befintlig cykelbana går längsmed Boarpsvägen och slutar vid dagens infart till planområdet. Det finns en smal passage för gång- och cykel bredvid körbanan vid den gamla stenbron som går över Vinneå mellan planområdet och Västergårda Hembygdsgård. Bron är i behov av underhåll.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger inom 500 meter finns Vinslövs station. Här stannar Pågatåg som trafikerar sträckan Hyllie-Kristianstad samt en Pågatågslinje som trafikerar sträckan Kristianstad – Perstorp.

Biltrafik

Boarpsvägen har karaktären av en mindre huvudväg medan Larmgatan och Boställsgatan har karaktären av en lokalgata.

Service

Planområdet ligger på gångavstånd till järnvägsstationen (inom 500 meter) samt med närhet till förskola, livsmedelsbutik och bibliotek i centrala Vinslöv.

Geoteknik

Enligt SGU:s bergarts- och jordartskartor utgörs marken inom planområdet av postglacial mellansand-grovsand samt sandig morän. Vid Vinneå består marken av svämsediment av ler-silt (postglacialt). Enligt en grundundersökning utförd 2015-05-22 grävdes sex provgropar på strategiska platser. På samtliga ställen var marken orörd med sandiga moränmassor under ett matjordslager på ca 20 cm. Provgroparna grävdes till ett djup av 1,5 meter och inget grundvatten påträffades på något ställe.

Kulturmiljö och fornlämningar

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen, genast avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

Planförslag

Områdets disposition/sammanfattning

Planförslaget kommer att möjliggöra för nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge.

Planförslaget innefattar:

- Ca 30 radhus och ett sammanbyggt loftgångshus, total ca 40 bostäder
- Järnvägsändamål
- En mindre yta natur utmed järnvägen
- Yta på kvartersmark som ska vara planterad mellan Larmgatan och parkering
- Bullerplank utmed och mot järnvägen
- Bullerskydd på kvartersmark
- u-område för underjordisk el-ledning samt dagvattenledning
- Justering av fastighetsgränser utmed Boarpsvägen, samt i korsningen Boarpsvägen-Larmgatan
- Plats för cykelväg utmed Boarpsvägen



Skiss över en tänkbar utbyggnad.

Föreslagen markanvändning

Området planeras i huvudsak för bostadsändamål. Gränsen mot alsumpskogen och området närmst Vinneå planläggas inte. Vägar och parkering inom planområdet förläggs på kvartersmark. Utmed järnvägen planläggs för en ca 15 meter bred remsa natur. Den äldre bebyggelsen kommer att rivas för att möjliggöra nybyggnation. Utmed Boarpsvägen finns inom ändamålet lokalgata möjlighet att förlänga den befintliga cykelvägen som leder in till byn.

Planbestämmelser

LOKALGATA (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL). Avgränsningen av lokalgatorna är anpassade efter siktlinjer vid korsningar, samt möjligheten att anordna gång- och cykelbana utmed Boarpsvägen.

NATUR (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL) Allmänplatsmark natur säkerställer allmänhetens passage till alsumpskogen söder om kvartersmarken.

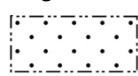
B - Bostäder (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

T₁ - Järnvägsändamål (4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

Utnyttjandegrad

e₁ - Exploateringsgraden begränsas till 35 % byggnadsarea per fastighetsarea. Denna bestämmelse påverkar andelen hårdgjord yta indirekt, samtidigt som byggnadssätten radhus, kedjehus och loftgångshus möjliggörs.

Begränsande av markens bebyggande (4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL)



Prickmark är utlagd på kvartersmark där en gata planeras runt området. Även utmed Boarpsvägen och Larmgatan är prickmark utlagd för att reglera byggnadernas placering utmed gatorna så att en förgårdsmark kan erhållas.

Markens anordnande (4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

+0,0 - Höjder över nollplanet är hämtade från dagvattenutredningen och överförda till plankartan.

n₁ – Marknivån invid byggnad skall vara minst 30 cm högre än närmsta entrégata. Ligger bebyggelsen mot två gator skall den med högst höjd väljas som referens. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnaden inte placeras på en lägre punkt än omgivande väg. Detta för att vattnet vid kraftiga skyfall ska kunna rinna på gatan i stället för att skada egendom.

lek – Möjlighet finns att uppföra lekplats vid behov.

plantering – Området mellan Larmgatan och parkeringen på kvartersmark ska vara planterad. Detta för att minska det visuella intrycket av parkeringsplatsen från Larmgatan.

parkering – Inom området markerat med parkering ryms minst ett 20-tal parkeringsplatser

Utfart (4 kap. 9 och 30 §§ PBL)

 Utfartsförbud råder av trafiksäkerhetskäl i svängen av Larmgatan-Boställsgatan, samt i hörnet av korsningen Boarpsvägen-Larmgatan.

Placering, utformning, utförande (4 kap. 16 § 1 och 30 § PBL)

I-II Våningsantal och byggnadshöjd – Våningsantalet begränsas till att tillåta en till två våningar med hänsyn till omkringliggande bygganders höjd.



Den maximala byggnadshöjden är 8,5 meter, vilket rymmer två våningsplan. Byggs planområdet ut på det sätt som visas i bullerutredningen behöver bebyggelsen utmed järnvägen vara i två plan för att en ljuddämpad insida ska vara möjlig.

Ej fril – Bebyggelsen får ej vara friliggande. Det innebär att endast sammanbyggda huskroppar är tillåtet, exempelvis i form av radhus, kedjehus och loftgångshus.

b₁ - Endast källarlösa hus. Enligt Hässleholms vatten är det inte lämpligt med källare i planområdet.

Skydd mot störningar (4 kap. 12 §, 14 § 4–5 och 30 § PBL)

m₁ skydd mot störningar. Avser att riktvärden för buller ska innehållas enligt förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbebyggelse

m₂ Hälften av bostadsrummen ska vara orienterade mot ljuddämpad sida för de bostäder där riktvärdet för trafikbuller överskrids vid fasad.

skydd - Bullerabsorberande plank skall anordnas utmed järnvägen till en höjd av 4,0 meter över järnväg (över rälskant) enligt bullerutredning.

Administrativa bestämmelser (kap. 15 och 30 §§ PBL, 4 kap. 6 §, 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

a₁ - Slutbesked får inte ges innan bullerplank mot järnvägen uppförts enligt bullerutredningen. Villkoret syftar till att förhindra att byggnaderna tas i bruk innan bullerreducerande åtgärder vidtagits enligt den utformning som anges i bullerutredningen.

u – Underjordiska ledningar är skyddade i markreservat där dessa täcker in fyra meter på var sida om ledningens mitt.

För övriga administrativa bestämmelser, så som upphävande av strandskydd och genomförandetid, se avsnittet under genomförande.

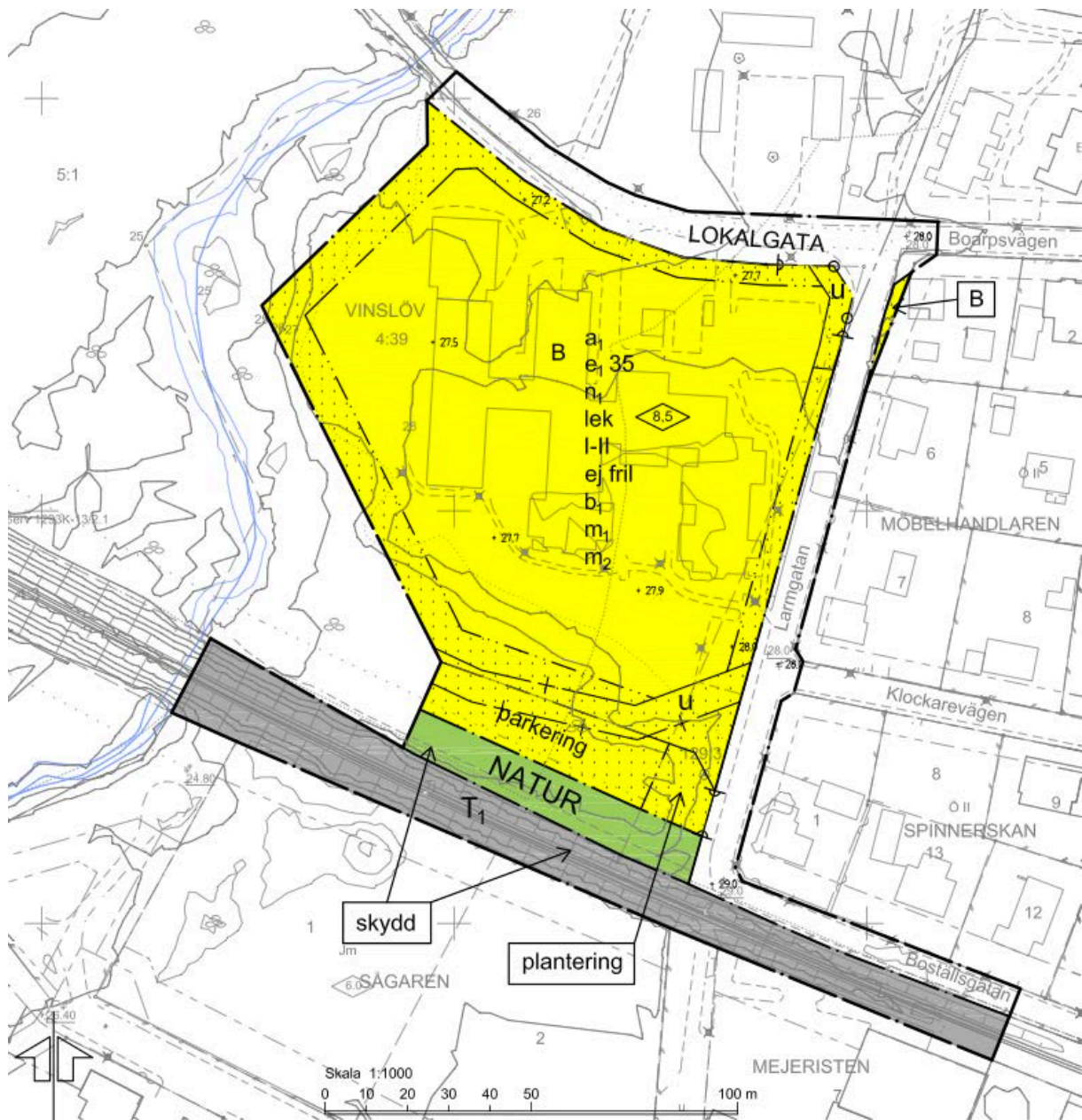
Föreslagen bebyggelse

Bostäder

Planområdet föreslås bebyggas med ca 30 radhus och ett loftgångshus i två våningar. Totalt möjliggörs för ett 40-tal nya bostäder. Byggnadshöjden är i en till två våningar och med en maximal byggnadshöjd på 8,5 meter.

Föreslagen grönstruktur

Inom planområdet föreslås att varje bostadshus får en mindre tillhörande trädgård eller uteplats, minst en av uteplatserna per bostad ska ligga mot ljuddämpad sida. Området längsmed järnvägen skall förses med bullerplank i planområdets sydvästra del vilket gör att området blir mer bullerskyddat än idag. Det finns inom kvartersmarken möjlighet att anordna lekplats som blir bullerskyddad. Utanför planområdet finns alsumpskog utmed Vinne å.



Utsnitt ur plankartan.

Föreslagen trafikstruktur

Gång- och cykeltrafik

Längsmed Boarpsvägen möjliggörs för en separerad gång och cykelväg, samt utmed Storgatan in mot Vinslövs centrala delar. Idag finns en gång- och cykelväg på delar av Boarpsvägen.

Biltrafik

Planområdet rymmer ca 40 nya bostäder, fördelat på radhus (eller andra sammanbyggda hus), samt loftgångshus. Till varje hushåll finns p-plats för en bil. Angöring till planområdet sker via en samlad ut- och infart från Boarpsvägen, samt från Larmgatan. Husen längsmed Larmgatan kommer att få direktutfart ut mot denna, då den är mindre trafikerad. Trafikökningen som 38 nya bostäder antas innebära är ca 190 fordonsrörelser per dygn, enligt beräkningsverktyg från trafikverket.

Parkering

Parkering sker invid varje hus för några av husen i planområdet samt vid två gemensamma parkeringsytor för de hus utan egen parkering vid huset. Utmed järnvägen kommer det att vara möjligt att anlägga parkeringsplatser för ett tjugotal bilar.

Cykelparkering förläggas lämpligen samlat vid in- och utfarterna till området. Cykelparkeringarna bör väderskyddas.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, tele och bredband

E.ON är huvudman för el-distributionen. Det finns ingen fjärrvärme till området.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Hässleholms vatten AB är huvudman för den allmänna VA-verksamheten. Det finns möjlighet att koppla på befintliga ledningar i anslutning till planområdet.

Dagvattenhantering

Det går en allmän dagvattenledning in över området. Eventuell flytt av denna bekostas av exploatören och i samråd med Hässleholms vatten.

Planområdet har höjdsatts med en prioritering av avrinning i öppna system med infiltration över grönytor innan vattnet når recipienten (Vinneå) i väster. Marken närmst byggnad utgörs av tomtmark med viss plattsättning och gräsmatta/plantering, i övrigt är det hårdgjorda gator samt naturmark. Se bild på sidan 7 över tänkt utformning. Marken invid entréplan skall vara minst 30 cm högre än närmsta entrégata. Ligger bebyggelsen mot två gator ska den med högst höjd väljas.

Avfallshantering

Hässleholms miljö AB är huvudman för renhållningen. Planförslaget möjliggör för samlad lokalisering av avfallskärl utmed Boarpsvägen samt Larmgatan på två platser. Detta för att undvika att renhållningsfordon ska behöva in i området och sedan vända.

Konsekvenser

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms innebära en risk för betydande miljöpåverkan på naturvärden. Påverkan inom andra områden bedöms ej vara betydande eller förstärka varandra. En miljökonsekvensbeskrivning upprättas där fokus ligger på beskrivningen av den betydande miljöpåverkan på naturvärdena.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen redogör för fyra olika alternativa utvecklingar av planområdet. Det första alternativet utgörs av ett alternativ där den tänkta utvecklingen blir att planen inte genomförs. Detta alternativ jämförs sedan med tre andra alternativ; ett där planområdet omfattar naturmarken utmed Vinne å och ett där naturmarken inte innefattas i detaljplanen. Det finns också ett alternativ med lägre exploateringsgrad. För de olika alternativen beskrivs konsekvenserna och graden av betydande miljöpåverkan på naturvärdena. Även överrensstämelsen med relevanta nationella miljömål, miljö kvalitetsnormer och andra miljöförhållanden beskrivs för de olika alternativen.

Det alternativ som ger minst miljöpåverkan (förutom referensalternativet att detaljplanen inte genomförs) är det alternativ som innebär en lägre exploateringsgrad. Alternativet kan, beroende på om en vall eller ett plank sätts upp utmed Vinne å, ändå ge en viss påverkan på strandområdet, dock i lägre grad än i de två andra fullt utbyggda alternativen. Alternativet innebär att syftet med detaljplanen inte i lika hög grad uppfylls. De två andra alternativen där exploateringsgraden är högre, innebär alternativet där naturmarken utmed Vinne å inte är planlagd, en mindre miljöpåverkan än det alternativet där den är planlagd som natur. En skadeförebyggande åtgärd kan vara att upprätta ett kommunalt naturreservat för alsumpskogen och miljön utmed Vinne å.

Delar av marken utmed järnvägsspåret är planlagd som natur i samtliga alternativ då den inte innehåller samma värden som alsumpskogen.

Den identifierade döda tallen med bohål hamnar i samtliga alternativ (förutom i noll-alternativet) på kvartersmark som avses bebyggas.

Konsekvenser av avvikelse från översiktsplan

Planförslaget föreslår bostadsbebyggelse i närheten av område som i den fördjupade översiktsplanen för Vinslöv (antagen 2005-04-25 av KF) pekas ut som område som ska utvecklas för friluftsliv. Planförslaget avviker egentligen inte från detta ställningstagande då det även fortsättningsvis kommer att vara tillgängligt för allmänheten att röra sig i området.

Mark, luft och vatten

Markföroreningar

Det finns inga kända miljöföroreningar inom området. Ca 150 meter söder om planområdet (på andra sidan järnvägen) har det funnits en tidigare trävaruhandel där träimpregnering förekom (riskklass 2).

Radon

Enligt en översiktlig kartläggning av markradon befinner sig planområdet inom område för nivåer mellan 10-50 kBq/m³ (Normal risk).

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2010:477) avser halterna i utomhusluften av kväveoxid, svaveldioxid, bly, kolmonoxid, partiklar, benzen och ozon.

Miljökvalitetsnormerna överstigs inte i Hässleholms kommun. Planförslaget bedöms inte innebära någon försämring av luftkvaliteten.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster

Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) syftar till att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö kvalitet.

Dagvatten



Utsnitt ur dagvattenutredningen, bild Tocon

En särskild dagvattenutredning har gjorts (daterad 2015-05-25, reviderad 2016-02-22) för att klargöra hur dagvattenhanteringen kan ske inom planområdet. Fem provgropar har grävts med grävmaskin. Samtliga gropar innehöll orörda massor. 20-30 cm matjord, därefter grus- och moränmassor. Grundvattnet uppmättes som högst till 1,5 m under mark.

Enligt dagvattenutredningen är prioriteringen av avrinning i öppna system med infiltration över grönytor innan vattnet når recipienten (Vinne å) i väster. Marken närmst byggnad utgörs av kvartersmark med viss plattsättning och gräsmatta/plantering, i övrigt är det hårdgjorda ytor samt naturmark. All höjdsättning ska göras så att det inte finns risk för översvämning mot byggnad. Alla ytor ska luta ut från byggnad mot gata eller naturmark. Föreslagna höjder är alla över gatunivå, se bild på sidan 14.

Takavvattningar leds i ledningar ut till öppna system ner mot recipienten, dränering likaså.

Vid regn, där intensiteten är större än vad som systemen är dimensionerade för, är höjdsättningen sådan att vattnet rinner uppe på gata/naturmark för att nå fram till de lägre områdena. Instängt vatten kommer att rinna över gata och annan mark och därefter ner mot Vinne å. Därför föreligger ingen risk att byggnaderna översvämmas av denna anledning.

Sammanfattningsvis anger dagvattenutredningen att;

- Området som ska avvattnas är kvartersmark
- Takytors anslut till dagvattenledningar
- Dräneringsledningar ansluts till dagvattenledningar
- Dagvattenledningar leds till Vinne å
- Asfalt- och plattytors avvattnas till anslutande grönytor
- Ytor som ansluter till hus ska luta från huset.
- Grönytor höjdsätts så att det ytvatten som inte infiltreras i marken rinner ner till Vinne å
- Vid så stor nederbörd att dagvattenledningar är blockerade ska den tekniska lösningen vara sådan att allt vatten hamnar på ytor med avrinning till ån.
- Avgörande för att avvattningen ska fungera även vid extrem nederbörd är höjden på färdigt golv och höjder på grönytor.

Inom planområdet finns en större allmän dagvattenledning som skyddas av ett u-område. Eventuell flytt av dagvattenledningen bekostas av exploatören och ska ske i samråd med Hässleholms vatten.

Enligt Hässleholms vatten är det endast lämpligt att uppföra källarlösa hus i området. Detta säkerställs med en planbestämmelse i plankartan.

Hälsa och säkerhet

Buller

WSP Akustik har gjort en bullerutredning för planområdet, rapport TR 10214089.1, reviderad 2016-06-02. Eftersom bostäderna ligger nära järnvägen så kommer de utsättas för dygnsekvivalenta ljudnivåer på 57-62 dBA och maximala ljudnivåer på 79-89 dBA. Med de åtgärdsförslag som föreslagits klarar bostäderna kravet för ekvivalent ljudnivå vid fasader/uteplatser och för maximal ljudnivå vid uteplatser.

4.1 FÖRORDNING (2015:216) OM TRAFIKBULLER VID BOSTADSBYGGNADER

Nedan anges de av riksdagen antagna riktvärden för trafikbuller.

Förordningen tillämpas vid planläggning, ärenden om bygglov och ärenden om förhandsbesked. Dessa riktvärden bör därmed normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostäder.

I Tabell 3 redovisas de riktvärden som riksdagen har fastställt:

Beskrivning	Dygnsekvivalent ljudnivå L_{Aeq} (dygn)	Maximal ljudnivå L_{AFmax}
Utomhus vid fasad	55 dB*	-
Vid uteplats i anslutning till bostad	50 dB	70 dB
*För en bostad om högst 35 kvadratmeter bör inte 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad överskridas.		

Tabell 3. Riktvärde för buller från spårtrafik och vägar

Om den dygnsekvivalenta ljudnivån överskrids vid fasad så bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dBA inte överskrids. Det gäller även att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan Kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Om den maximala ljudnivån på 70 dBA ändå överskrids bör nivån inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 22.00 och 06.00.

I kartan på sidan 18 redovisas de olika åtgärder som krävs för att kunna innehålla de riktvärden som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Följande beräkningar har utförts för nybyggnationen:

- Ekvivalenta och maximala ljudnivåer från tågtrafik vid bostädernas fasader och uteplatser, trafikmängd i nuläget
- Ekvivalenta och maximala ljudnivåer från tågtrafik vid bostädernas fasader och uteplatser, trafikmängd år 2030
- Ekvivalenta och maximala ljudnivåer från tågtrafik vid bostädernas fasader och uteplatser, trafikmängd år 2030, utan spårnära skärm

Beräkningar av ljudutbredning har gjorts för dygnsekvivalent ljudnivå L_{Aeq24h} och för maximal ljudnivå L_{AFmax} . Beräkningarna har gjorts för enskilda mottagarpunkter vid fasad och uteplats och för ljudutbredning presenterad med färgfält. Beräknade ljudnivåer vid fasad avser frifältsvärden dvs. utan inverkan av ljudreflex i den egna fasaden.

Resultat för beräkningarna:

- Nuläget - Fasader närmast järnväg exponeras beräkningsmässigt för en ekvivalent ljudnivå på 58-61 dBA. Den ”tysta” sidan exponeras för en ekvivalent ljudnivå på 44-46 dBA vid fasad, 44-49 dBA vid uteplats och en maximal ljudnivå på 67-70 dBA vid uteplats.
- År 2030 - Fasader närmast järnväg exponeras beräkningsmässigt för en ekvivalent ljudnivå på 57-61 dBA. Den ”tysta” sidan exponeras för en ekvivalent ljudnivå på 44-46 dBA vid fasad, 44-49 dBA vid uteplats och en maximal ljudnivå på 67-70 dBA vid uteplats.

- År 2030 - utan 4 m hög spårnära skärm - Fasader närmast järnväg exponeras beräkningsmässigt för en ekvivalent ljudnivå på 61-62 dBA. Den ”tysta” sidan exponeras för en ekvivalent ljudnivå på 44-48 dBA vid fasad, 44-53 dBA vid uteplats och en maximal ljudnivå på 67-77 dBA vid uteplats.

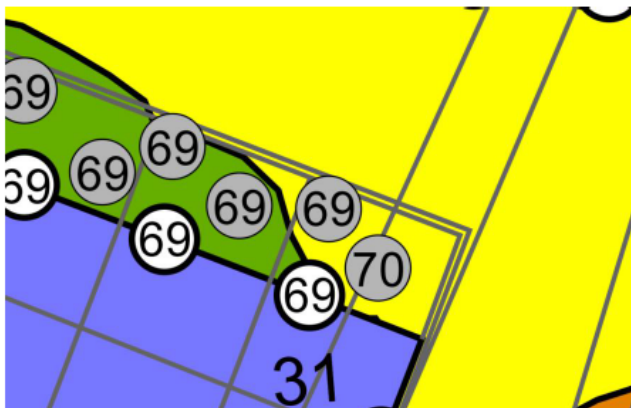
Beräkningarna visar att både ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid fasad och uteplatser kommer att klara gällande riktlinjer för prognosen 2030.

Bostäderna närmast järnväg är orienterade så att de får en ”bullrig” respektive ”tyst” sida. Dessa bostäder exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad vilket överskrider riktvärde men eftersom fasaderna vid de tysta sidorna har en ekvivalent ljudnivå på <50 dBA så uppfylls gällande riktlinjer. Bostäder som exponeras för en ekvivalent ljudnivå på >55 dBA och >70 dBA vid fasad bör ha minst hälften av bostadsrummen vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids.

Eftersom uteplatserna är de mest bullerexponerade har två beräkningspunkter valts för respektive uteplats för att göra beräkningen så noggrann och rättvis möjligt. Färgkartan har ett beräkningsrutnät på 2x2m och avrundar inte decimaler vilket gör att exempelvis 70,02 dBA kommer att redovisas som ett gult fält på kartan (se Figur 2 och Figur 3). Detta medför att färgkartan i vissa fall kan bli missvisande och används därför endast för att illustrativt visa hur ljudet utbreder sig i landskapet och inte som beslutsunderlag. Därför är det beräkningspunkterna som ska jämföras mot gällande krav och riktlinjer.

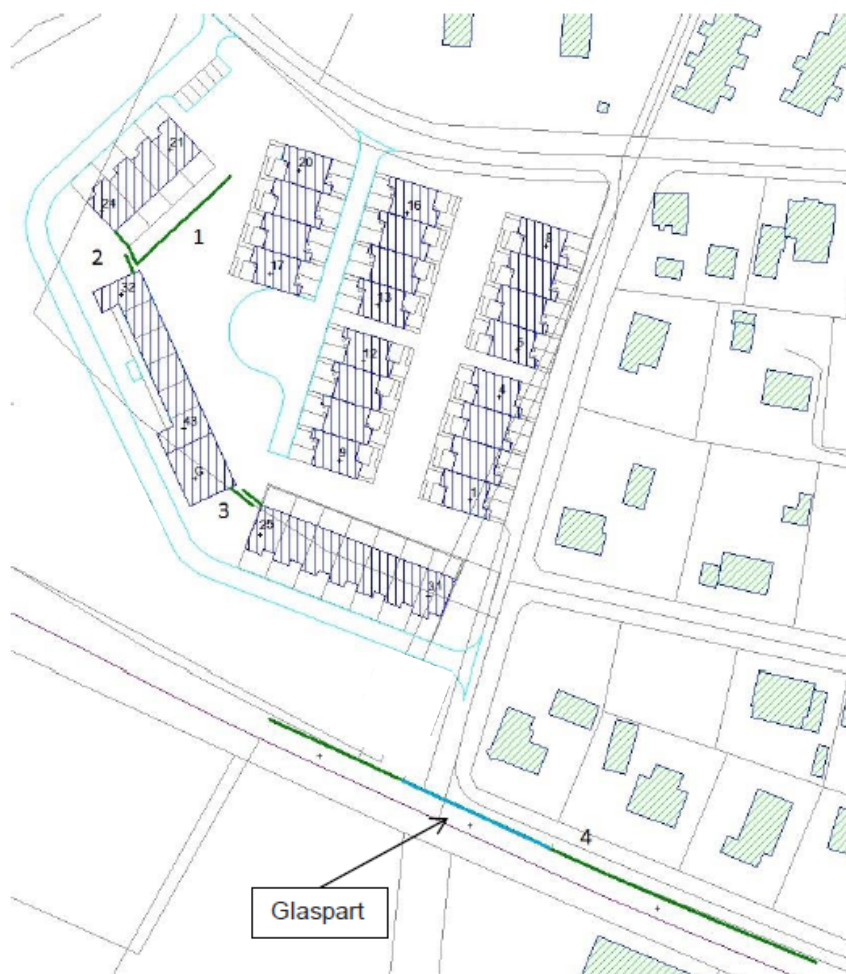
		<= 65
65 <		<= 70
70 <		<= 75
75 <		<= 80
80 <		<= 85
85 <		

Figur 2. Färger till bullerkartor för maximala ljudnivåer



Figur 3. Gult område på kartan som klarar gällande krav och riktlinjer.

Varje bostad har minst en ”tyst” uteplats som uppfyller gällande riktlinjer för ekvivalent och maximal ljudnivå från tågtrafik.



Figur 4. Bullerplankens placering i landskapet.

1. 2m högt bullerplank som är ljudabsorberande på båda sidor, ca 32m långt
2. 5m högt bullerplank utformat som en sluss som möjliggör passage. Planken är placerade 1,5m ifrån varandra och är ljudabsorberande på båda sidor
3. 5m högt bullerplank utformat som en sluss som möjliggör passage. Planken är placerade 1,5m ifrån varandra och är absorberande på båda sidor
4. 4m högt bullerplank (räknat från rälsöverkant) intill järnväg, ca 147m långt med en absorberande sida mot järnväg. Glaspartiet är markerat med blått i Figur 4 och är ca 40m långt.

Bilden ovan visar bullerskyddsåtgärder enligt bullerutredningen.

I planbestämmelserna anges att slutbesked inte får ges innan bullerplank mot järnvägen uppförts enligt bullerutredning. Detta inkluderar även planken numrerade 1-3 i bilden ovan. Inom område betecknat med skydd skall ett 4,0 meter högt ljudabsorberande plank uppföras utmed järnvägen enligt bullerutredningen, nr 4 i bilden ovan.

En planbestämmelse anger att för de bostäder där gällande riktvärde överskrids, ska minst hälften av bostadsrummen lokaliseras mot luddämpad sida.



Exempel på genomsiktligt bullerskydd.

För att minska upplevelsen av instängdhet till följd av ett fyra meter högt plank på Boställsgatan bör genomsiktliga partier uppföras i planket, enligt bullerutredningen.

Vibrationer

WSP Akustik har utfört en vibrationsmätning och utredning, daterad 2016-01-18. Mätningen utfördes 2015-12-21 till 2015-12-24 och omfattar endast vibrationer från järnvägstrafik. Fyra givare användes under mätningen, en placerades vid spår, två på markspett där närmaste husgrund ska byggas och en på befintlig grund.

Trafikverket har i TDOK 2014:1 021 angett riktvärdet för bostäder till 0,4 mm/s vilket började gälla 2016-01-01.

I Tabell 8 redovisas beräkningsresultat för respektive byggnadskategori, värdena är angivna i mm/s RMS.

Grundläggning Bjälklags typ	Pålad grund	Källare som platta på mark	Platta på mark
Betong, korta spännvidder	0,1	0,1	0,1
Betong, korta spännvidder	0,2	0,3	0,4
Styvt träbjälklag	0,2	0,3	0,4
Vekt träbjälklag	0,4	0,6	0,8

Tabell 8. Beräknade vibrationsnivåer för olika byggnadstyper (95 – percentilen av T- riktningen i Tabell 4 har använts i beräkningarna).

Resultatet av vibrationsutredningen visar att vibrationsnivåerna från järnvägstrafiken understiger 0,4 mm/s och därmed uppfyller de nya bostäderna gällande krav och riktlinjer.

Beräkningar visar att alla byggnadstyper utom de med vekt träbjälklag kan byggas på marken.

Risker

Transport av farligt gods sker på järnvägen. Avståndet till närmsta bostad är 40 meter från spårområdet. Enligt den risk- och bulleranalys som tagits fram som underlag till en fördjupad översiktsplan över Hässleholms stad behandlas riskavstånd till Skånebanan. I rapporten ”Bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholms stad – Studier av risker med transport av farligt gods, buller och vibrationer intill järnvägar i Hässleholms stad” framtagna av Ramböll och WUZ (daterad 2014-09-08) anges att avståndet för känslig markanvändning är 40 meter för Skånebanan, utan säkerhetshöjande åtgärder (sid 17). Detta att jämföra med den mer generella riktlinjen i RIKTSAM där avståndet anges som upp till 150 meter för känslig markanvändning. De rekommenderade avstånden avseende risk grundar sig på de beräkningar som

redovisas i WUZ bilaga till ovannämnda risk och bullerutredningen. Hänsyn är tagen både till individ och till samhällsrisk.

Natur- och kulturmiljö

Planområdet omfattar inte naturområdet utmed Vinne å men gör ändå ett visst intrång jämfört med tidigare bebyggelsestruktur då den nya bebyggelsen kommer närmre ån och alsumpskogen. Påverkan på naturvärden sker direkt vid exploateringen, framför allt vid utfyllning av planområdet. Röslistade arter så som mindre hackspett bedöms påverkas i viss mån då planen berör delar av deras levnadsmiljö. Särskilt med beaktande av att det finns flera grova träd på den östra sidan av ån, mot den sida som bebyggs och att den döda tallen står inne på kvartersmark. Området utmed Vinne å fortsätter att omfattas av strandskyddet. Detta kan i sin tur skydda området (som inte är kvartersmark) från olika ingrepp.

I planområdets södra del uppförs ett bullerplank utmed järnvägen.

Alsumpskogen bedöms inte utgöra ett rekreationsområde då den är svårtillgänglig och fuktig. Möjlighet till rekreation finns inom gångavstånd från planområdet.

Naturområdet kommer att vara tillgängligt från Larmgatan via den allmänna platsmarken NATUR som löper längsmed järnvägen.

Sociala konsekvenser

Befolkning och service

Den planerade bebyggelsen ger fler boende i centrala Vinslöv. Detta i sin tur ger ett ökat underlag för service och handel. I Vinslöv finns mataffär, förskolor och bibliotek. Bostädernas storlek utgör också ett komplement till Vinslövs bostads utbud med många friliggande villor. Detta ger t ex möjligheter för äldre som inte orkar med en stor villa att fortsätta bo kvar i Vinslöv.

Tillgänglighet och trygghet

Utformning av bebyggelse, parkering etc ska följa gällande krav på tillgänglighet. Trygghet och tillgänglighet värnas genom husens placering i förhållande till gator och omkringliggande bebyggelse. Fönster och entréer mot gatan är exempel på sådant som stärker trygghetskänslan av ”att se och att synas”. Förslaget innebär att fler människor kommer att vistas i planområdet på dagtid.

Barnperspektiv

Området kommer att bli mer tillgängligt för barn med den nya bebyggelsen. Planområdet ligger ca 800 meter från en nybyggd förskola i Vinslövs norra del. I anslutning till förskolan finns park och lekplats. Planen medger att lekplats får uppföras inom planområdet på kvartersmark.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Se under *Genomförande, Fastighetskonsekvenser*.

Genomförande

Planförfarande

Detaljplanen upprättas enligt PBL SFS 2010:900 i dess lydelse efter 1 januari 2015 med utökat förfarande. Planen skickas ut på samråd och granskning för att ge möjlighet att påverka planförslaget.

Genomförandetid

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

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att det finns synnerliga skäl. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla men kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Huvudmannaskap/ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmänna platser (gata och natur) och ansvarar för drift och underhåll.

Exploatören är ansvarig för genomförandet inom kvartersmark.

Hässleholms Vatten AB är huvudman för va-verksamheten för de allmänna ledningarna.

Hässleholm Miljö AB är huvudman för fjärrvärmenätet i Hässleholms stad.

E.ON Sverige AB är huvudman för eldistributionsnätet inom planområdet.

Avtal

Exploateringsavtal tecknas inte då kommunen äger marken. För området har kommunen utlyst en markanvisningstävling och ett markanvisningsavtal har tecknats mellan kommunen och den vinnande exploatören, daterat 2014-11-14. Ett tilläggsavtal avseende rivning av befintlig bebyggelse har tecknats 2016-02-11.

Avtal ska tecknas mellan kommunen och trafikverket avseende uppförande av bullerplank och bullervall. Detta då bullerplanket troligtvis delvis kommer att hamna på trafikverkets fastighet samt att trafikverket ställer vissa krav avseende uppförande av vall med rivningsmassor från Klockaregården. Kostnaden för ovannämnda åtgärder kommer att regleras i avtal mellan kommunen och exploatören, då exploatören ska bekosta bullerplanket och bullervallen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsplan

Inom planområdet finns ingen gällande fastighetsplan och något behov att upprätta fastighetsindelningsbestämmelser finns inte heller.

Fastighetsbildning och övriga förrättningar

För detaljplanens genomförande krävs fastighetsreglering genom att fastigheten VINSLÖV 129:3 överförs till VINSLÖV 4:39. Fastighetsägaren ansöker om fastighetsreglering hos Lantmäterimyndigheten.

Fastigheten VINSLÖV 129:3s avgränsning mot Boarpvägen, VINSLÖV 129:2, justeras så att det ryms en gång- och cykelväg inom ändamålet gata. För att åstadkomma detta kan delar föras över mellan respektive fastighet.

En del av fastigheten VINSLÖV 129:2 kan regleras över till MÖBELHANDLAREN 1. Detta eftersom marken används som tomtmark. En liten del av det övre hörnet av MÖBELHANDLAREN 1 behöver ur trafiksäkerhetssynpunkt regleras över till VINSLÖV 129:2 för ändamålet lokalgata.

Den allmänna dagvattenledningen säkerställs genom ett markreservat. Ledningen inom kvartersmark ska lämpligen tryggas genom ledningsrätt.

Fastighetskonsekvenser

Nedan redovisas möjliga konsekvenser av planförslaget på fastighetsnivå;

- En separat fastighetsreglering behöver komma tillstånd för att reglera över fastigheten VINSLÖV 129:3 till VINSLÖV 4:39.
- En del av fastigheten VINSLÖV 4:39 i planområdets norra del behöver regleras över till VINSLÖV 129:2 för ändamålet lokalgata så att en eventuell framtida cykelbana ryms i vägområdet.
- En del av fastigheten VINSLÖV 129:2 kan regleras över till MÖBELHANDLAREN 1 då denna del används som tomtplats.
- En del av fastigheten MÖBELHANDLAREN 1 behöver regleras över till VINSLÖV 129:2 för ändamålet lokalgata.
- Inom planområdet finns en rättighet för trädsäkring utmed järnvägsspåret (akt beteckning 1293K-13/2). Denna finns kvar även fortsättningsvis.
- Fram till korsningen med Larmgatan omfattas Boarpsvägen av en gemensamhetsanläggning för vägändamål. Den del som blir allmän platsmark kan tas bort från gemensamhetsanläggningen.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Upprättandet av detaljplanen bekostas av Forumbostäder Klockaregården AB (*se planantal*)

Exploatören står för alla uppkomna kostnader i samband med exploatering, exempelvis flytt av ledningar, anslutningsavgifter, bygglovavgifter och eventuella utredningar.

Kommunens intäkter består av försäljning av mark, nybyggnadskarta, bygglov, bygganmälan och husutsättning.

Tekniska frågor

E.ON Elnät har markkablar inom planområdet. För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarers medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarers medgivande anordna upplag, eller förändra marknivån ovanför ledningen så att reparation och underhåll försvåras. Dialog ska föras med E.ON om bullerplank i närheten av anläggningarna blir aktuellt.

Eventuella kostnader för flytt av kanalisation och fiberoptisk kabel vilken ägs av Tele2 ska bekostas av exploatören.

Bullerabsorberande plank utmed järnvägen ska uppföras i dialog med Trafikverket enligt bullerutredningen.

Administrativa frågor

Strandskyddet föreslås upphävas inom hela planområdet då den byggbara delen redan är ianspråktagen med befintlig bebyggelse. Naturmarken med alsumpskogen, vilken inte planläggs, utgörs av en ca 30 meter bred passage mellan föreslagen bebyggelse och Vinneå. För detta område kommer strandskyddet att fortsätta gälla då det ligger utanför detaljplanen.

I 7 kapitlet 18c § Miljöbalken anges att strandskyddet får upphävas om det uppfyller två av kraven som listas i 18c §. De skäl som kan anses vara uppfyllda i den aktuella detaljplanen är de som anges i 18 c § punkt 1 och 2.

Strandskyddet upphävs inom hela planområdet genom en administrativ bestämmelse i plankartan.

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm juni 2016

Gertrud Richter
planchef

Lisa Hofer
planarkitekt

► Referenser

Bebyggelseplanering intill järnvägar i Hässleholms stad – Studier av risker med transport av farligt gods, buller och vibrationer intill järnvägar i Hässleholms stad, Ramböll och WUZ, 2014-09-08

Risikanalys avseende olyckor med farligt gods - Bilaga till utredning avseende risk, buller och vibrationer längs järnvägsspår inom Hässleholms stad, WUZ 2014-07-04

Dagvattenutredning, Klockaregården, Vinslöv 4:39, TOCON, 2015-05-25 rev 2016-02-26

Klockaregården – Buller från järnväg, rapport TR 10214089.01, WSP Akustik, 2016-06-02

Vibrationsutredning Klockaregården, WSP Akustik, 2016-01-18



Miljökonsekvensbeskrivning för

Detaljplan för Vinslöv 4:39 m fl (Klockaregården)

Vinslöv, Hässelholms kommun, Skåne län



► Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning.....	4
Behovsbedömning och avgränsning av innehåll	5
Befintliga miljöförhållanden	6
Miljökonsekvenser i studerade alternativ.....	8
Sammanfattande bedömning	10
Uppföljning och fortsatt arbete	11
Referenser.....	11

► Sammanfattning

Enligt behovsbedömningen av detaljplanen förväntas genomförandet av detaljplanen ge upphov till betydande miljöpåverkan på naturvärdena. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Miljökonsekvensbeskrivningen redogör för fyra olika alternativa utvecklingar av planområdet. Det första alternativet utgörs av ett alternativ där den tänkta utvecklingen blir att planen inte genomförs. Detta alternativ jämförs sedan med tre andra alternativ; ett där planområdet omfattar naturmarken utmed Vinne å och ett där naturmarken inte innefattas i detaljplanen. Det finns också ett alternativ med lägre exploateringsgrad. För de olika alternativen beskrivs konsekvenserna och graden av betydande miljöpåverkan på naturvärdena. Även överrensstämelsen med relevanta nationella miljömål, miljökvalitetsnormer och andra miljöförhållanden beskrivs för de olika alternativen.

Det alternativ som ger minst miljöpåverkan (förutom referensalternativet att detaljplanen inte genomförs) är det alternativ som innebär en lägre exploateringsgrad. Alternativet kan, beroende på om en vall eller ett plank sätts upp utmed Vinne å, ändå ge en viss påverkan på strandområdet, dock i lägre grad än i de två andra fullt utbyggda alternativen. Alternativet innebär att syftet med detaljplanen inte i lika hög grad uppfylls. De två andra alternativen där exploateringsgraden är högre, innebär alternativet där naturmarken utmed Vinne å inte är planlagd en mindre miljöpåverkan än det alternativet där den är planlagd som natur. En skadeförebyggande åtgärd kan vara att upprätta ett kommunalt naturreservat för alsumpskogen och miljön utmed Vinne å.

Delar av marken utmed järnvägsspåret är planlagd som natur i samtliga alternativ då denna inte innehåller samma värden som alsumpskogen.

Den identifierade döda tallen med bohål hamnar i samtliga alternativ, förutom i noll-alternativet, på kvartersmark som avses bebyggas alternativt rymma bullerdämpande åtgärder.

► Inledning

Vad är en miljökonsekvensbeskrivning?

En miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas för de planer och program vars genomförande bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan. Ställningstagandet till om planen eller programmet ger upphov till en betydande miljöpåverkan prövas i en behovsbedömning.

Vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla anges i 6 kap 12-13 §§ Miljöbalken.

Sammanfattning av planens syfte och innehåll

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att bygga bostäder i form av radhus, parhus, kedjehus och loftgångshus i en till två våningar.

Planområdet är ca 2 ha stort och ligger norr om järnvägen i centrala Vinslöv. Planområdet består av del av fastigheten Vinslöv 4:39, samt del av Vinslöv 129:5, Vinslöv 129:3, och delar av Larmgatan och Boarpsvägen som ligger på fastigheten Vinslöv 129:2.

Planförslaget innefattar:

- Ca 30 radhus och ett sammanbyggt loftgångshus, total ca 40 bostäder
- Järnvägsandamål
- Bullerplank utmed och mot järnvägen
- En mindre yta natur utmed bullerplanket
- Kvartersmark som ska vara planterad mellan parkeringsplatserna och Larmgatan
- u-område för underjordisk el-ledning samt dagvattenledning

Planområdet omfattas av en fördjupad översiktsplan över Vinslöv tätort, antagen 2005. Enligt denna pekas en del av planområdet ut som tätortsnära natur (ny/utvecklas) närmast Vinneå. Planförslaget överensstämmer i huvudsak med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Vinslöv, samt den kommunomfattande översiktsplanen. Planförslaget ligger vidare i linje med kommunens ambition att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen.



► Behovsbedömning och avgränsning av innehåll

Ställningstagande till miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplanens genomförande bedöms innebära en risk för betydande miljöpåverkan på naturvärden. Påverkan inom andra områden bedöms ej vara betydande eller förstärka varandra. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas där fokus ligger på beskrivningen av den betydande miljöpåverkan på naturvärdena.

Avgränsning och innehåll av MKB

Den betydande miljöpåverkan som bedöms uppstå vid ett genomförande av planen berör endast naturvärden, se separat behovsbedömning. En påverkan på de sociala värdena kan också uppstå, men denna bedöms inte som betydande då den känsliga naturmiljön inte används i någon större utsträckning av människor. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer därför att begränsas till att redogöra för naturvärdena samt planförslagets och alternativens påverkan på dessa.

Studerade alternativ

Lokaliseringsfrågan anses prövad i den fördjupade översiktsplanen för Vinslöv och utreds inte vidare inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen. Nedan anges studerade alternativ;

Noll-alternativ

Noll-alternativet innebär att området inte byggs ut enligt detaljplaneförslaget. Det gamla byggnadskomplexet som inte längre underhålls kommer sannolikt att behöva rivas. Ett avtal om att rivning får ske innan detaljplanen har antagits har tecknats mellan exploatör och kommun. Då det är en centralt belägen plats i Vinslöv med närhet till järnvägsstationen är det inte otänkbart att man i framtiden skulle vilja uppföra någon typ av bebyggelse här. En osäkerhet förekommer i noll-alternativet då det inte går att utesluta att det någon gång kommer att komma nya anspråk på att bebygga marken.

Alternativ A



Planområdet planeras för ett 40-tal nya bostäder i form av radhus eller kedjehus. Ett bullerplank ska uppföras mot järnvägen. Planområdet inkluderar inte naturmarken utmed Vinne å. Alternativet är valt för att bostadsutbyggnaden uppfyller planens syfte medan naturmarken inte behöver vara med av denna

anledning. Alternativet är också valt för att kunna jämföra vilka konsekvenserna blir av att naturmarken inte omfattas av detaljplan, jämfört med om den omfattas av detaljplan (Alternativ B)

Alternativ B



Planområdet planeras för ett 40-tal bostäder i form av radhus eller kedjehus. Ett bullerplank uppförs mot järnvägen. Planområdet inkluderar naturmarken utmed Vinne å. Naturmarken planläggs som natur. Alternativet är valt för att bostadsutbyggnaden uppfyller planens syfte. Alternativet är också valt för att kunna jämföra vilka konsekvenserna blir av att naturmarken omfattas av detaljplan, jämfört med om den inte omfattas av detaljplan (Alternativ A)

Alternativ C



Planområdet planeras för ett 35-tal nya bostäder i form av radhus eller kedjehus. Planområdet inkluderar inte byggnation utmed en yttre gata (på kvartersmark) eller parkeringsplatserna utmed järnvägen. Antalet hus är därför färre i detta alternativ än i A och B och även antalet parkeringsplatser. Vägen som går utmed bebyggelsen i alternativ A och B ligger i detta förslag in mot bebyggelsen. Det innebär att kvartersmarken blir mindre och att ingen gata kommer att anläggas i gränsen mot Vinne å. En bullervall eller ett bullerplank behöver uppföras på ett större område än i alternativ A och B (främst mot Vinne å). Syftet med detaljplanen nås inte i lika hög grad i detta alternativ då det blir färre bostäder. Alternativet är valt för att belysa vilka konsekvenserna blir om man bebygger en mindre del av planområdet.

Området innehåller en naturtyp som anges i habitatdirektivet; ”Alluviala lövskogar som tidvis är översvämmade”. Alsumpskogen breder ut sig på båda sidor om Vinne å. Många alar växer i buketter, bestående av halvgamla/medelgrova stammar. En del grövre/äldre alar finns också, speciellt på östra sidan om Vinne å, inom planområdet. Vissa av dessa växer på stora, välutvecklade socklar. Nära järnvägen har många högstubbar skapats i samband med säkringsarbete. Inom planområdet finns även enstaka grova, äldre träd av ask, skogslönn, bok och tall. Det är speciellt grova träd, döda träd och högstubbar som är viktiga potentiella bo- och födosöksplatser för hackspettar, bl.a. mindre hackspett. I hackspettshålen kan senare andra fågelarter och fladdermöss flytta in.

Området innehåller en naturtyp som anges i habitatdirektivet; ”Alluviala lövskogar som tidvis är översvämmade”.



Det rödmarkerade området omfattas av strandskydd. Det röda området visar alsumpskogens utbredning.

Vinne å sedd norrifrån bron på Boarpsvägen.

Enligt Skogsstyrelsens karta ”Skogens pärlor” finns sumpskogen markerad i anslutning till Vinne å i planområdets västra del.

Enligt artportalen har gulspärv (rödlistad, kategori VU, sårbar) observerats i området. Kungsfiskare (rödlistad, kategori VU, sårbar; fågeldirektivet) har observerats längs Vinne å, både strax uppströms och strax nedströms området. Strax utanför området har häckande mindre hackspett (rödlistad, kategori NT, nära hotad) observerats. Den mindre hackspetten kan knytas till sumpskogsmiljöer. Inom planområdets sydvästra del står en död tall med ca 10 hackspettshål i den avbrutna toppen. Det är inte omöjligt att den mindre hackspetten häckar här regelbundet.

Utter (rödlistad, kategori NT, nära hotad; habitatdirektivet) förekommer troligen längs Vinne å. Trafikverket har anlagt en utterpassage i samband med brobygge över Vinne å i Lommarp för några år sedan. Alsumpskogen i och vid planområdet kan utgöra en viktig spridningskorridor längs Vinne å.

Rödlistade fladdermusarter kan mycket väl förekomma i området. Dock finns ingen inventering utförd.

Området som ligger närmst befintlig bebyggelse har en karaktär av parkmark med planare ytor och planterade buskage.

► Miljökonsekvenser i studerade alternativ

I följande avsnitt beskrivs miljöpåverkan av relevanta miljöaspekter i de olika alternativen. För en redogörelse för vilka förekommande aspekter som behöver belysas så framgår detta av resultatet av behovsbedömningen.

Beskrivning av betydande miljöpåverkan på naturvärden

Noll-alternativ - Om detaljplanen inte genomförs bedöms den befintliga bebyggelsen ändå troligtvis att rivas då det inte längre görs något underhåll på denna. Naturvärdena som beskrivs i avsnittet befintliga miljöförhållanden bedöms inte påverkas, varken positivt eller negativt över tid, strandskyddet ligger kvar. Då marken inte är särskilt tillgänglig för allmänheten bedöms den inte utsättas för slitage. Marken utmed Vinne å lämnas intakt jämfört med idag. Befintliga träd bedöms inte heller påverkas och den döda tallen med bohål står kvar.

Alternativ A – Planområdet omfattar inte naturområdet utmed Vinne å men gör ändå ett visst intrång jämfört med tidigare bebyggelsestruktur då den nya bebyggelsen kommer närmre ån och alsumpskogen. Det blir även möjligt att anlägga en ny väg på kvartersmark. Påverkan på naturvärden sker direkt vid exploateringen, framför allt vid utfyllning av planområdet. Röslistade arter så som mindre hackspett bedöms påverkas i viss mån då planen berör delar av deras levnadsmiljö. Särskilt med beaktande av att det finns flera grova träd på den östra sidan av ån, mot den sida som bebyggs och att den döda tallen står inne på kvartersmark och inte skyddas. I detta alternativ kan naturområdet skyddas med annan lagstiftning och t ex utgöra ett kommunalt naturreservat. Området utmed Vinne å fortsätter att omfattas av strandskyddet. Detta kan i sin tur skydda området (som inte är kvartersmark) från olika ingrepp. Alsumpskogen (närmst planområdet) bedöms idag inte utgöra ett rekreationsområde då den är svårtillgänglig och fuktig. Den torra marken närmst Vinne å hamnar på kvartersmark och kan därför inte användas vid anläggandet av en eventuell framtida naturslinga. Möjlighet till rekreation finns inom gångavstånd från planområdet.

I planområdets södra del uppförs ett bullerplank utmed järnvägen.

Syftet med detaljplanen uppfylls helt i detta alternativ.

Alternativ B – Alternativet innebär precis som alternativ A att marken fylls ut en viss del ut mot Vinne å och att den nya bebyggelsen kommer närmre ån än den befintliga. Det blir även möjligt att anlägga en ny väg på kvartersmark. Planområdet omfattar även naturmarken, vilken planläggs som natur. Bestämmelsen natur skyddar inte naturvärdena och gallring och fällning av träd kan förekomma, liksom förändringar av marknivån. Det kan komma klagomål från boende att träden skuggar eller att det kommer in löv på tomten, vilket kan föranleda att träd fälls. Av denna anledning bedöms alternativ B ge en större påverkan på naturvärden än alternativ A.

Påverkan på naturvärden sker direkt vid exploateringen, framför allt vid utfyllning av planområdet. Röslistade arter så som mindre hackspett bedöms påverkas i viss mån då planen berör delar av deras levnadsmiljö. Särskilt med beaktande av att det finns flera grova träd på den östra sidan av ån, mot den sida som bebyggs och att den döda tallen står inne på kvartersmark och inte skyddas. I detta alternativ skyddas naturen inte genom annan lagstiftning. Det innebär att naturmarken sköts som andra liknande ytor i kommunen och fällning och gallring av träd görs.

I planområdets södra del uppförs ett bullerplank utmed järnvägen.

Alsumpskogen (närmst planområdet) bedöms idag inte utgöra ett rekreationsområde då den är svårtillgänglig och fuktig. Den torra marken närmst Vinne å hamnar på kvartersmark och kan därför inte

användas vid anläggandet av en eventuell framtida naturslinga. Möjlighet till rekreation finns inom gångavstånd från planområdet. Gallras marken utmed ån kan det innebära att fler människor vistas här, vilket kan öka slitaget på miljön.

Syftet med detaljplanen uppfylls helt i detta alternativ.

Alternativ C – I stället för att raden med hus utmed Vinne å uppförs anläggs här en bullervall alternativt ett plank i stället. Bebyggelsen närmst Vinne å hamnar då längre in än befintlig bebyggelse. Beroende på typ av skydd tas olika mycket mark i anspråk. En vall ger störst påverkan då den är mest utrymmeskrävande. Påverkan bedöms vara mindre än i alternativ A och B, men mer än i 0-alternativet. Tallen med bohål hamnar inom mark som behöver tas i anspråk för bullerskydd.

I planområdets södra del uppförs ett bullerplank utmed järnvägen, förutom det bullerskydd som anläggs utmed Vinne å. Alsumpskogen (närmst planområdet) bedöms idag inte utgöra ett rekreativt område då den är svårtillgänglig och fuktig. Den torra marken närmst Vinne å kan användas vid anläggandet av en eventuell framtida naturslinga. Möjlighet till rekreation finns inom gångavstånd från planområdet.

Syftet med detaljplanen uppfylls delvis i detta alternativ då antalet bostäder blir något färre.

Buller

I samtliga alternativ kommer buller från järnvägen att behöva förebyggas. Detaljplanen i sig kommer inte att innebära att bullernivån ökar, däremot kommer den att innebära att fler människor kommer att bo i en miljö där buller finns. Alternativ C har en bättre bullernivå vid fasad än alternativ A och B om bullervallen/planket läggs runt bebyggelsen. En bullerutredning daterad 2016-06-02 är utförd och visar hur gällande riktvärden kan klaras.

Beaktande av miljömål

Riksdagen har antagit 16 mål för att förbättra miljö kvaliteten. Tanken är att arbetet med de 16 målen ska innebära att vi närmar oss en hållbar utveckling av samhället. Av de 16 antagna miljö kvalitetsmålen har nedanstående bedömts relevanta för detaljplanen.

Begränsad klimatpåverkan och frisk luft.

Samtliga studerade alternativ (förutom noll-alternativet) innebär nya bostäder i ett stationsnära läge. Planförslagets syfte är att bygga bostäder på redan i anspråktagen mark i stationsnära läge då detta bidrar till resurseffektiv markanvändning och skapar hållbara strukturer. Lokaliseringen av bebyggelsen möjliggör för hållbara transporter.

Levande sjöar och vattendrag

Samtliga studerade alternativ bedöms inte innebära att villkoren försämrats för att sjöar och vattendragen ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.

Levande skogar

Alternativ A och B bedöms ha en viss påverkan på miljömålet levande skogar. Nollalternativet samt alternativ C bedöms inte ha någon påverkan.

Ett rikt växt- och djurliv

Alternativ A och B bedöms indirekt ha en viss påverkan på miljömålet ett rikt växt- och djurliv (livsmiljön). Nollalternativet samt alternativ C bedöms inte ha någon påverkan.

God bebyggd miljö

Alternativ A, B och C innebär att miljömålet god bebyggd miljö främjas. Planförslaget bidrar till en allsidig sammansättning av bostäder i Vinslöv.

Miljökvalitetsnormer och andra miljöförhållanden

Planförslaget och de studerade alternativen berör inget Natura 2000-område och medför inte någon skada på riksintressen eller åsidosätter miljökvalitetsnormer.

Skadeförebyggande åtgärder

Ett beslut om ett kommunalt naturreservat för alsumpskogen skulle innebära att naturvärdena får ett högre skydd jämfört med nuläget. Det skulle också innebära att flera av de befarade konsekvenserna angivna ovan i de alternativ där detaljplanen inte omfattar alsumpskogen, skulle kunna begränsas.

Bullerplank kommer att sättas upp så att gällande riktvärden klaras för samtliga bostäder.

Kvarvarande konsekvenser

I alternativ A och B finns det en kvarvarande risk att gränsen mot alsumpskogen och Vinne å påverkas av utfyllnader. I alternativ B finns också risken för att träd kan komma att fällas då skogen inte har något skydd.

Tallen med bohål hamnar på kvartersmark (med planerad bebyggelse placerad ovan på) i samtliga alternativ förutom i nollalternativet och skyddas ej.

► Sammanfattande bedömning

Det alternativ som ger minst miljöpåverkan (förutom referensalternativet att detaljplanen inte genomförs) är det alternativ som innebär en lägre exploateringsgrad. Alternativet kan, beroende på om en vall eller ett plank sätts upp utmed Vinne å, ändå ge en viss påverkan på strandområdet, dock i lägre grad än i de två andra fullt utbyggda alternativen. Alternativet innebär att syftet med detaljplanen inte i lika hög grad uppfylls. De två andra alternativen där exploateringsgraden är högre, innebär alternativet där naturmarken utmed Vinne å inte är planlagd en mindre miljöpåverkan än det alternativet där den är planlagd som natur. En skadeförebyggande åtgärd kan vara att upprätta ett kommunalt naturreservat för alsumpskogen och miljön utmed Vinne å.

Delar av marken utmed järnvägsspåret är planlagd som natur i samtliga alternativ då inte innehåller någon alsumpskog och är därför inte av samma karaktär.

Den identifierade döda tallen med bohål hamnar i samtliga alternativ, utom nollalternativet, på kvartersmark som avses bebyggas.

Sammanfattning av de olika alternativen påverkan samt graden av uppfyllande av planens syfte

	Nuläge	Nollalternativ	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Påverkan naturvärden					
Beaktande av miljömål					
Begränsad klimatpåverkan					
Ren luft					
Levande sjöar och vattendrag					
Levande skogar					
Ett rikt växt- och djurliv					
God bebyggd miljö					
Beaktande av miljökvalitetsnormer					
Avvikelse från planens syfte	-	-			

	Ingen påverkan
	I viss utsträckning
	I större utsträckning

► Uppföljning och fortsatt arbete

Förslag på fortsatt arbete är att undersöka möjligheten att skapa ett kommunalt naturreservat som omfattar alsumpskogen i området

Ett LOONA projekt planeras för förstudier av kommunalt naturreservat i ett större område, från Vinslövs sjön och ner till Ljungamöllan, där alsumpskogen i det aktuella planförslaget ingår. Arbetet påbörjas sommaren 2016 och beräknas vara färdigt i november 2016

Särskild sammanställning

En sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes upprättas i samband med antagandet av detaljplanen

Stadsbyggnadskontoret i Hässleholm juni 2016

Gertrud Richter
Planchef

Lisa Hofer
planarkitekt

► Referenser

Miljöbedömningar för planer enligt plan- och bygglagen – en vägledning (Boverket 2006)

Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program (Naturvårdsverket 2009)

Boken om MKB för detaljplan (Boverket 2000)

Naturvårdsverkets författningssamling NSF 2009:1

Miljöbalk 1998:808

Förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar

Miljöbedömningar av planer och program, Prop. 2003/04:116