



UPPRÄTTAD 2012-12-18

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Kvidinge stationsområde

i Kvidinge, Åstorps kommun, Skåne län

BESLUT

Godkänd i Bygg- och miljönämnden: 2012-12-18

Antagen i Kommunfullmäktige: 2013-01-28

Laga kraft: 2013-02-26

Detaljplan för
Kvidinge stationsområde
Kvidinge, Åstorps kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser inkl. grundkarta och illustrationskarta
- Planbeskrivning (denna handling)
- Behovsbedömning, finns hos samhällsbyggnadsenheten
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning
- Trafik- och bullerutredning (Ramböll, 2012-09-07), finns hos samhällsbyggnadsenheten

Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. Avsikten är att den ska vara vägledande vid tolkning av planen. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande och upprättas i enlighet med plan- och bygglagen (PBL) 2010:900.

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Bakgrund

Skånetrafiken förordnar i sin Tågstrategi 2037 att Pågatågslinjen mellan Helsingborg och Åstorp förlängs österut mot Klippan med ett nytt tågstopp i Kvidinge. I Kvidinge finns idag en mötesstation med bristande funktionalitet, bl.a. saknas möjlighet till samtidig infart för tåg. Åtgärder för att möjliggöra samtidig infart är en förutsättning för en Pågatågsstation samtidigt som det har kapacitetshöjande effekter på hela banan. Genomförandet av åtgärderna kräver en ny detaljplan för stationsområdet.

Den 31 oktober 2011, § 123, fattade kommunfullmäktige beslut om att nuvarande plankorsning ska flyttas till förlängningen av Norra Järnvägsgatan.

Den 30 november 2011 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att bevilja plantillstånd för ny detaljplan med normalt planförfarande för Kvidinge stationsområde.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra tågstopp för persontrafik genom utbyggnad av befintligt stationsområde med nya plattformar och tillhörande ytor för parkering, angöring och park. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra ny plan-skild korsning under järnvägsspåren för gång- och cykeltrafik samt flytt av befintlig gatukorsning i plan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I översiktsplanen för Åstorps kommun, antagen av kommunfullmäktige 2012-09-17, anges att stationsläget ska flyttas västerut, vilket innebär att den nuvarande plankorsningen vid Sånnavägen behöver ersättas. Två olika alternativ för att ersätta plankorsningen har diskuterats enligt översiktsplanen. Det första alternativet innebär en ny plankorsning i Norra Järnvägs gatans förlängning öster om biblioteket och en ny gångtunnel väster om biblioteket. Tunneln är en förutsättning för trafiksäker förbindelse mellan de båda perrongerna. Det andra alternativet inbegriper en ny planskild korsning för bil-, gång- och cykeltrafik strax öster om den nuvarande plankorsningen. Den 31 oktober 2011, § 123, fattade kommunfullmäktige beslut om att nuvarande plankorsning ska flyttas till förlängningen av Norra Järnvägs gatans.

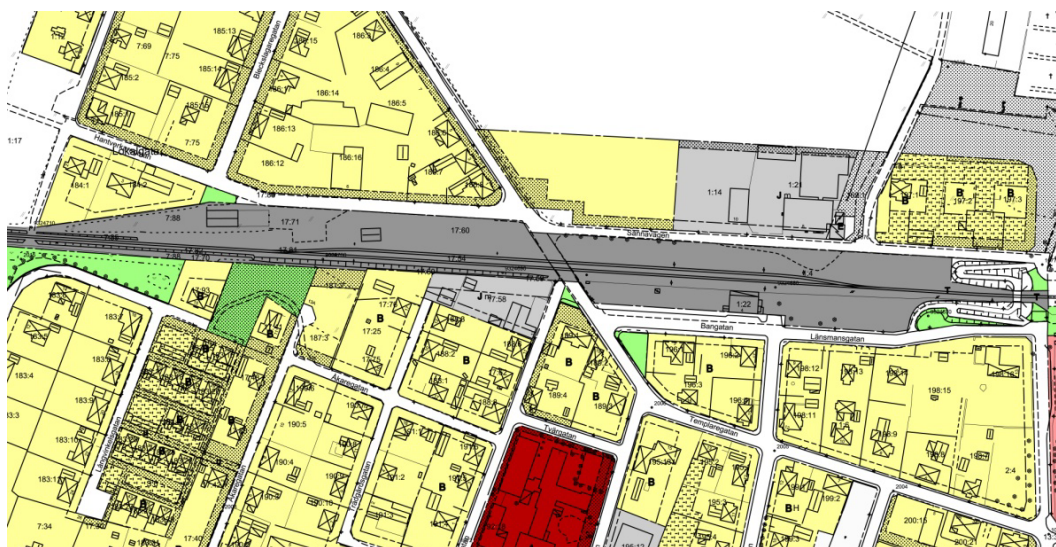
I översiktsplanen föreslås också ett utbyggnadsområde med ca 200 friliggande småhus norr om planområdet. Det är en politisk viljeinriktning att Sånnavägen i samband med en sådan utbyggnad får en ny sträckning väster om samhället med en planskild korsning med järnvägen och koppling till riksväg 21. Denna nya sträckning skulle avlasta gatorna inne i Kvidinge från genomfartstrafik och den trafik från norra Kvidinge som ska västerut mot väg 21 och E4.

Planförslaget överensstämmer med vad som föreslås i översiktsplanen.

Detaljplaner

Planområdet berör detaljplanerna 11-KVS-26/40 (laga kraft 1940-02-23), 11-KVS-108/56 (laga kraft 1956-11-22), 11-KVS-155/63 (laga kraft 1963-10-19), 11-KVS-208/73 (laga kraft 1972-12-28), 1167-P91/1216/2 (laga kraft 1992-01-13), 1167-P92/0330 (laga kraft 1992-08-24) och 1167-P93/1129 (laga kraft 1993-12-27).

Berört område är planlagt för järnvägsändamål, lokalgata samt park enligt gällande detaljplaner. Denna detaljplan kommer att ersätta de delar av gällande detaljplaner som ligger inom planområdet.



Sammanställning av detaljplaner i området kring stationen. Gul = bostäder, ljus grå = industri, mörk grå = järnväg, röd/rosa = allmänt ändamål, grön = park/natur och vit = gata.

Gator och trafik

Biltrafik

I samband med planarbetet har en trafik- och bullerutredning utförts (Ramböll, 2012-09-07).

Biltrafikmängderna i planområdet är förhållandevis låga i nuläget. På Sånnavägen, som idag förbinder de norra och södra delarna av orten, är trafikmängden 870 fordon per vardagsdygn, varav 6 % är tunga fordon.



Karta över dagens trafikföring i Kvidinge.



Karta över trafikföring enligt planförslaget.

Enligt planförslaget flyttas den befintliga plankorsningen vid Templaregatan österut och förläggs i Norra Järnvägsgatans förlängning. Det innebär att delar av trafiken från Sånnavägen/Templaregatan omleds till Norra Järnvägsgatan. Norra Järnvägsgatan och Sånnavägen väster om plankorsningen blir huvudleder. Bangatan enkelriktas åt väster för att bl.a. underlätta parkering och angöring utanför stationsområdet.

Korsningarna Norra Järnvägsgatan/Bangatan/Länsmansgatan och Bangatan/Templaregatan bör utformas på ett sätt som förbättrar trafiksäkerheten i dessa punkter. Skolgatans anslutning mot Templaregatan kan med fördel utformas som gångfartsområde, d.v.s. att biltrafik endast får framföras i gångfart och att gående har företräde.

Järnvägstrafik

År 2010 gick 55 tåg/dygn genom Kvidinge. Av dessa var 15 godståg. Prognosen för år 2020 är ca 90 tåg/dygn, varav ca 15 är godståg. Det föreslagna tågstoppet medför inte en ökning av antalet tåg genom orten. Orten avses börja trafikeras av Pågatåg i december 2013.



Befintlig korsning sedd mot öster.

Den befintliga plankorsningen flyttas enligt planförslaget österut och förläggs i Norra Järnvägsgatans förlängning. Vid stationsområdet kommer s.k. samtidig infart tillämpas, vilket innebär att det södra spåret i första hand kommer att användas för stannande tåg oavsett färdriktning. Det norra spåret, som huvudsakligen ska användas för mötestrafik, avses förlängas ca 150 m västerut.

Bomfällning vid plankorsningen kommer ske när tåg österut mot Klippan står inne på stationen. När tåg västerut mot Helsingborg passerat plankorsningen och står inne på stationen kommer bommarna att fällas upp.

Gång- och cykeltrafik

En planskild korsning under järnvägen finns i nuläget öster om planområdet. De separerade gång- och cykelvägarna är få på orten och cykling sker främst i blandtrafik.



Huvudsakliga cykelstråk i Kvidinge i nuläget. Dagens gång- och cykelvägnät består både av separerade länkar och länkar i blandtrafik.



Översikt av framtida nät för gång och cykel. Kartan innehåller även åtgärder som inte regleras i denna detaljplan.

Förslaget innebär att stationsområdet integreras i ortens gång- och cykelnät. I förslaget har ett gent, trafiksäkert och tryggt system varit i fokus. Det ska vara enkelt att cykla och gå till stationen samt till andra viktiga målpunkter på orten. Samtidigt blir kopplingen mellan den södra och den norra delen av Kvidinge bättre. Kopplingen norrut är på sikt viktig då det planeras för ca 200 bostäder norr om järnvägen.

Enligt planförslaget anläggs en ny planskild korsning för gång- och cykeltrafik under järnvägen. Utmed Bangatan/Länsmansgatan anläggs en ny gång- och cykelväg, då gatan utgör en viktig länk till skolan. Norr om järnvägen anläggs nya gång- och cykelvägar mot norr och väster samt en ny koppling till den befintliga planskilda korsningen i öster.

Kommunen planerar för närvarande en separat gång- och cykelväg utmed V/Ö Storgatan. För att förbättra kopplingen mellan V/Ö Storgatan och Bangatan/Länsmansgatan kan eventuellt separata gång- och cykelvägar anläggas utmed Skolgatan och Norra Kyrkogatan. Åkaregatan, som förbinder Västra Storgatan med den nya tågstationens västra ände, kan också förses med gång- och cykelbana. Dessa cykelvägar ingår dock inte i denna detaljplan.

Parkering och angöring

Vid stationshuset anläggs en busshållplats för ersättningsbussar. Korsningen Bangatan/Templaregatan ges en utökad svängradie för att underlätta för busstrafiken.

Utmed Bangatan placeras parkeringsplatser som också kan användas av besökare till biblioteket. Huvudsaklig pendlarparkering anläggs på järnvägens norra sida vid plattformens västra ände. Sydväst om de förslagna plattformarna anläggs en vändslinga för biltrafik med plats för hämtning och lämning. Sammantaget kan plattformarna nås från tre olika platser vilket bedöms ge stationsområdet en god tillgänglighet för boende i ortens olika delar.

Cykelparkering anläggs vid plattformarnas båda ändar på den södra sidan av järnvägen samt vid den östra änden på den norra sidan. Då större delar av orten ligger söder om järnvägen anläggs fler cykelparkeringar på den södra sidan av spåren. För att underlätta cykelresor till och från stationen bör det finnas rikligt med cykelparkeringar vid entréerna till plattformarna och andra viktiga målpunkter i området.

Kollektivtrafik

Kvidinge trafikeras idag av regionbuss 520 mellan Helsingborg och Klippan. I nuläget finns sex hållplatser inom orten.

Detaljplanens genomförande innebär att Kvidinge istället kommer att trafikeras av Pågatåg med entimmetrafik (1 stopp i timmen) mellan Helsingborg och Klippan. Pågatågstrafiken kommer att ersätta befintlig regionbuss 520 genom orten. Inom stationsområdet ska en hållplats för ersättningsbussar anordnas. Ersättningsbussar används när tågtrafiken av olika anledningar ställs in. Hållplatsen bör förläggas så

nära plattformarna som möjlighet för att underlätta orientering och förflyttning mellan plattformarna och hållplatsen.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse och föreslagna förändringar

Inom planområdet finns en äldre stationsbyggnad som i nuläget används som bibliotek. Byggnaden är uppförd i två våningar med fasader i rött tegel och valmat tak av röda tegelpannor. Inom området finns även några mindre teknikbyggnader för järnvägsdriften.



Stationshuset sett mot sydväst. Till vänster i bild syns bebyggelsen vid Norra Järnvägsgatan.

Stationshuset bedöms vara kulturhistoriskt intressant och förses därför med rivningsförbud samt bestämmelser på plankartan som anger att ändringar ska utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag bevaras.

I planförslaget föreslås att teknikbyggnaderna inom planområdet placeras vid de befintliga i den nordvästra delen av planområdet. Ställverket som i nuläget är inhytt i stationsbyggnaden ska också flyttas hit.

Inom stationsområdet föreslås två nya plattformar, en söder om spåret och en norr om. Plattformarnas längd blir 160 m, vilket motsvarar längden av två Pågatåg. Den södra plattformen föreslås bli något bredare än den norra (4,5 respektive 4,0 m), då den södra förväntas användas mer. Ett väderskydd ska placeras i anslutning till den södra plattformen.

Mark och vegetation

Marken kring järnvägen är i nuläget öppen och gräsbevuxen. Utmed Sånnavägens södra sida finns en trädrad.



Planområdet sett mot väster. Till höger i bild syns järnvägen och i fonden stationshuset.

Enligt planförslaget anläggs en ny stationspark utmed järnvägen öster om Norra Järnväggsgatans förlängning. Utmed Sånnavägen, Länsmansgatan och delvis utmed Bangatan föreslås nya trädplanteringar. Delar av den befintliga trädraden utmed Sånnavägen ersätts och kompletteras med en trädrad längs med gatans norra sida.

Området kring stationshuset och de nya plattformarna ges en lummig och parkliknande karaktär med träd- och buskplanteringar kring kommunikationsytorna. Vid entréerna till plattformarna anläggs stationstorg. Torgen ska tydligt markera entréerna till plattformarna och innehålla sittmöjligheter, cykelparkeringar, trädplanteringar etc. Olika markbeläggningar gör att ytornas funktion tydliggörs. De i nuläget obebyggda ytorna sydväst om plattformarna ges också en parkliknande karaktär.



Föreslagen utformning kring den sydvästra änden av plattformen. Illustration: MPB Syd

Service

Stationshuset planläggs för användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden. Bestämmelsen är avsedd för befintlig bebyggelse av kulturhistoriskt intresse. Användningen får inte inkräkta på bevarandet av byggnaden eller störa omgivningen. Biblioteksverksamheten kan finnas kvar. Användning som innefattar övernattning, såsom bostäder och hotell, medges inte med hänsyn till olycksrisken på järnvägen.

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns befintliga ledningar för teknisk försörjning. Då detaljplanen inte föreslår någon ny bebyggelse krävs inga nya ledningar. Eventuellt kan omläggning av vissa ledningar bli aktuell vid anläggning av den planskilda korsningen, ramper etc. Dagvatten från området kan anslutas till befintliga dagvattenledningar.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning i syfte att utreda mark- och vattenförhållandena kring stationsområdet pågår för närvarande och beräknas vara färdig vid årsskiftet 2012-2013. Undersökningen ska ligga till grund för kommande projektering av området.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Skulle fornlämningar ändå påträffas i samband med markarbeten i området ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsen kontaktas i enlighet med 2 kap. 10 § lagen om kulturminnen.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

I följande kapitel beskrivs de konsekvenser som uppkommer med anledning av detaljplanens genomförande.

Behovsbedömning

Enligt PBL och MB ska en behovsbedömning utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas.

En checklista avseende planförslagets konsekvenser ligger till grund för behovsbedömningen. Detaljplanens genomförande antas inte innebära någon betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 11,12 §§ MB bedöms därför inte behöva genomföras. Den behovsbedömning som utförts i samrådsskedet grundas på följande:

- Planförslaget medför ingen ökning av tågtrafik. Flytt av plankorsningen innebär att trafiken i orten omleds något, men medför inte ökade trafikmängder. Omledningen kan innebära en något försämrad situation för boende vid Norra Järnväggsgatan och en förbättring för boende vid Templaregatan. Pendlarparkeringarna utgör en ny målpunkt som kan leda till en mindre ökning av biltrafik. Dagens trafikmängder är dock så låga att eventuellt nytillskott inte bedöms leda till överskridande av riktvärden

för buller eller luftföroreningar. Genomförandet av planen bedöms sammantaget inte medföra några förhöjda risker för människors hälsa eller miljö gentemot nuvarande situation.

- Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.
- Planens genomförande möjliggör ett mer miljövänligt kollektivt resande som kan minska bilens betydelse som färdmedel.
- Ny planskild korsning för gång- och cykeltrafik bidrar till säkrare korsning av järnvägen för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas i flera korsningspunkter vid stationsområdet.
- Planens genomförande bidrar till ett attraktivt, tryggt och gent stationsområde med parkkaraktär som förbättrar stadsbilden.

Riksintresse

Planområdet genomkorsas av järnvägen Skånebanan som är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB. Enligt bestämmelserna ska hänsyn tas till riksintresset vid förändring och exploatering. Detaljplanens genomförande innebär ingen negativ påverkan på järnvägen eller någon begränsning på tågtrafiken.

Risk

Transport av farligt gods förekommer i nuläget på järnvägen. År 2010 gick 55 tåg/dygn genom Kvidinge. Av dessa var 15 godståg. Prognosen för år 2020 är ca 90 tåg/dygn, varav ca 15 är godståg. Detaljplanens genomförande innebär ingen förändring av gods- eller persontrafiktransporterna på järnvägen.

Enligt Trafikverket kan tågtrafik innebära risk för sammanstötning, urspårning och olyckor med farligt gods. Olyckor kan ske oavsett om det transporteras farligt gods eller inte. Risken för olyckor är mindre på järnvägar än på bilvägar. Länsstyrelsen har tagit fram riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen, RIKTSAM. Riktlinjerna rekommenderar vilka skyddsavstånd som bör gälla mellan leder för farligt gods och olika verksamheter och gäller främst nyetableringar och ombyggnader i närheten av farligt godsleder.

Inom planområdet är stationshuset den enda byggnaden som ligger i direkt anslutning till järnvägen. Verksamheter som tillåts i stationshuset enligt detaljplanebestämmelserna är desamma som i nuläget eller av liknande karaktär. Varken bostäder eller övernattningsmedges. Då det rör sig om en befintlig verksamhet och ingen ändring eller nyetablering föreslås anses riktlinjerna om skyddsavstånd inte vara tillämpliga i det aktuella fallet.

Byggnaden inrymmer endast ett begränsat antal personer som dessutom alltid är i vakettillstånd. Personer som vistas i byggnaden är till övervägande del vuxna. De barn som vistas på platsen är i målsmans eller annan vuxens sällskap, exempelvis lärare. Det innebär att en eventuell utrymning av verksamheten kan gå fort. Bedömningen görs att detaljplanens genomförande inte innebär någon förhöjd eller förändrad risk jämfört med dagens situation. Inga vidare riskförebyggande åtgärder avseende transporter av farligt gods anses vara nödvändiga.

Trafik

En trafik- och bullerutredning har utförts för detaljplanen (Ramböll, 2012-09-07).

Trafikalstring

Detaljplanens genomförande innebär ingen utökning av tågtrafiken genom orten.

Flytt av befintlig plankorsning kommer att innebära en viss förändring av trafikrörelserna inom orten, men medför inte någon ökad trafikalstring i sig. I princip innebär förslaget en omfördelning av dagens trafik, från befintlig plankorsningen till den föreslagna. Detta innebär att trafikbelastningen ökar på Sånnavägen norr om järnvägen samt på Norra Järnvägsgratan norr om korsningen med Templaregatan. Motsvarande minskning av trafik uppstår på de västra delarna av Templaregatan. Föreslagna järnvägsstation och pendlarparkering innebär en ny målpunkt i området. En något ökad trafik kan förväntas på Bangatan i samband med hämtning/lämning till stationsområdet samt till/från bilparkeringen norr om järnvägen. Denna trafikökning bedöms som mycket marginell. Tankarna kring utformning av stationsområdet och dess kopplingar till gång- och cykeltrafiknätet bidrar till att minska bilanvändandet till och från stationen.

De förutsättningar för resor med andra trafikslag än bilen som skapas i om med detaljplanens genomförande är i linje med de åtgärder som krävs för en generellt mer hållbar trafiksituation.

Vid bomfällning kommer köer att uppstå. Någon förändring av kölängder förväntas dock inte uppstå jämfört med dagsläget i och med att köerna hinner avvecklas mellan varje bomfällning. I och med de förhållandevis ringa trafikmängderna, har själva bomfällningstiden ingen avgörande betydelse för köernas tillväxt. I kartan nedan redovisas en grov bild av kölängder vid bomfällning.



Grov bild av kölängder vid bomfällning där grön linje illustrerar förväntad medelkö och röd stapel visar maxkö. Kartan visar kölängder för dagens situation (till vänster) och för planförslaget (till höger).

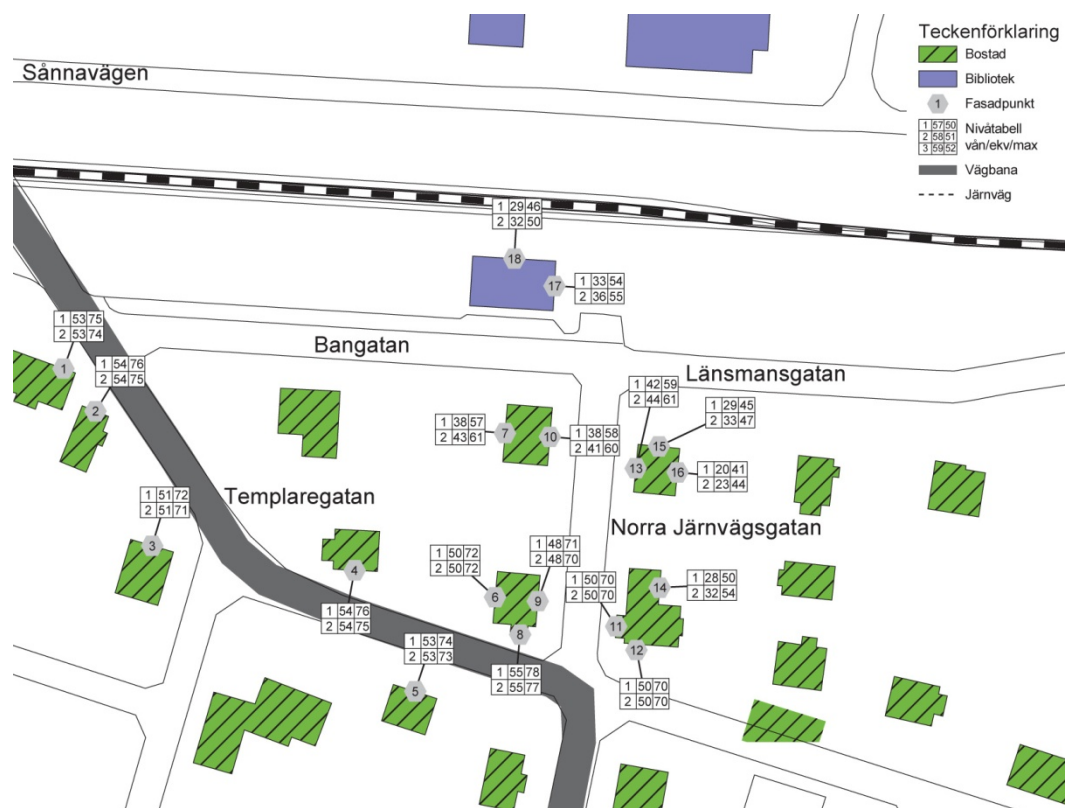
Tillgänglighet

Det faktum att en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik anläggs, innebär i sig ökad tillgänglighet för dessa trafikslag. Centralt är att denna får en god attraktivitet och koppling till det övergripande gång- och cykelvägnet.

Trafikbuller

Bullerberäkningar för dagens trafiksituation och för planförslaget har utförts i samband med planarbetet (Ramböll, 2012-09-07). Utredningen hanterar enbart buller från vägtrafik. Buller från tågtrafiken har inte behandlats då detaljplanens genomförande inte innebär någon förändring av tågtrafiken eller någon väsentlig ombyggnad av spårområdet. Beräkningarna för buller från biltrafiken i dagsläget har utgått från hastigheten 50 km/h genom hela området. Beräkningarna för planförslaget har utgått från hastigheten 40 km/h mot bakgrund av att en lägre hastighet kan förväntas i och med omskapande av miljön. En hastighetsöversyn av gatunätet i Kvidinge pågår.

Fastställda riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation av bostäder är 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats. Beräknade värden visar att ingen bostad vid dagens trafiksituation exponeras för ljudnivåer som överstiger riktvärden vid fasad utomhus. Däremot är maxnivåerna relativt höga. Fastigheter längs Templaregatan beräknas ha ekvivalenta bullernivåer mellan 50 och 55 dB(A) vid fasader längs gatan. Utmed Norra Järnväggsgatan är bullernivåerna låga i den norra delen medan bostäder i korsningen Norra Järnväggsgatan/Templaregatan beräknas ha bullernivåer mellan 50 och 55 dB(A).



Punktberäkning av bullernivåer vid fasad för dagens trafiksituation. Kartan visar ekvivalent- och maximalnivå.

Detaljplaneförslagets omledning av biltrafik innebär att två bostadsfastigheter i den norra delen av Norra Järnvägs-gatan samt den gamla stationsbyggnaden (i dagsläget bibliotek) får en ökad bullerbelastning. Fasader mot Norra Järnvägs-gatan får beräknade ekvivalenta bullernivåer mellan 52 och 54 dB(A) och maxnivåer på upp till 77 dB(A). De två fastigheterna i korsningen Norra Järnvägs-gatan/Templaregatan får samtidigt en förändring i vilka fasader och delar av tomten som utsätts för buller. Sju bostäder längs Templaregatan (befintlig vägsträckning) beräknas få en betydande minskning av trafikbuller.



Punktberäkning av bullernivåer vid fasad för trafiksituationen enligt planförslaget. Kartan visar ekvivalent- och maximalnivå.

Den förändrade dragningen av Sännavägen mot Norra Järnvägs-gatan beräknas med dagens trafikflöden inte ge några överskridanden av riktvärden utomhus vid fasad. Däremot beräknas de maximala bullernivåerna vid fasad bli relativt höga, vilket kan leda till att ljudnivåerna inomhus i aktuella bostäder blir så pass höga att riktvärden för maximal ljudnivå nattetid riskerar att överskridas. Dock bedöms antalet tunga passager nattetid utmed Norra Järnvägs-gatan vara så pass få att dessa inte medför någon betydande störning. För att utreda om de maximala ljudnivåerna nattetid överskrids krävs utökade undersökningar av de utsatta fasaderna för att bedöma dess dämpande förmåga. Vidare behöver sovrum och vardagsrum orientering undersökas eftersom det är dessa som riktvärdena nattetid omfattar. Det går alltså inte att med tillgängligt underlag bedöma om riktvärden nattetid överskrids.

För fastigheterna vid korsningen Norra Järnvägs-gatan/Templaregatan bedöms uteplatserna vara orienterade så att riktvärden vid uteplats klaras. Fastigheterna närmast korsningen Norra Järnvägs-gatan/Bangatan/Länsmansgatan kan behöva

studeras vidare då delar av tomtytan inte klarar riktvärden för maximal ljudnivå utomhus vid uteplats.

Detaljplaneförslaget innebär positiva effekter i form av minskade bullernivåer utmed Templaregatan och sammantaget beräknas färre fastigheter blir utsatta för vägtrafikbullernivåer över 50 dB(A) i ekvivalentnivå.

Den nya angöringszonen innebär ett nytt inslag i miljön för närboende. Även om trafiken till denna inte ger upphov till höga trafikbullernivåer så kan andra störningar i anslutning till angöringszonen uppstå.

Trafiksäkerhet

En ny planskild korsning för gående och cyklister förbättrar möjligheten att ta sig mellan den norra och södra delen av orten. Nya gång- och cykelvägar kring stationen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar förbättrar framkomligheten och höjer trafiksäkerheten för gående och cyklister, bl. a. utmed Bangatan som används som skolväg.

I samband med ombyggnaden av stationsområdet finns möjligheter att anpassa gatumiljön på ett sätt som tydligare signalerar vilken hastighet som är önskvärd. Detta, tillsammans med att dagens raka sträckning av Sånnavägen/Templaregatan ersätts av en sträckning med fler svängar, bidrar till lägre hastigheter och därmed ökad trafiksäkerhet. Att den nya plankorsningen får en rät korsningsvinkel med järnvägen bidrar också till förbättrad sikt.

Vid utformning av korsningen Norra Järnvägsgatan/Länsmansgatan/Bangatan ska en så öppen plats som möjligt eftersträvas i syfte att uppnå en god överblickbarhet. Gång- och cykelpassagen korsar gatan rätvinkligt vilket bidrar till goda siktförhållanden. Passagen ska utformas så att de oskyddade trafikanterna har väjningsplikt gentemot biltrafiken för att undvika köer som sträcker sig över plankorsningen och järnvägsspåren. Platsen utanför entrén till biblioteket ska förses med räcken eller liknande som förhindrar att besökare tar sig direkt ut på gatan.

Mark, luft och vatten

Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2010:477) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), bly, partiklar (PM₁₀), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O₃).

Problem med att klara miljökvalitetsnormer för luft kan nästan uteslutande härröras till platser med trånga gaturum och höga byggnadsfasader i kombination med ett flertal högt trafikerade vägar med dålig luftomsättning. Miljön i det aktuella området är glest bebyggd och området är mycket väl ventilerat. Detaljplanens genomförande möjliggör ett mer miljövänligt kollektivt resande som kan minska bilens betydelse som färdmedel. Pendlarparkeringarna inom stationsområdet utgör en ny målpunkt som kan leda till en mindre ökning av biltrafik lokalt. Dagens trafikmängder är dock så låga att eventuellt nytillskott inte bedöms leda till överskridande av riktvärden för luftföroreningar eller medföra några förhöjda risker

för människors hälsa gentemot nuvarande situation. Gällande miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas.

Vattenförekomster

Syftet med miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) är att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljö kvalitet.

Rönne å, delsträcka Pinnån-Bäljane å (id.nr. SE623033-132783), utgör huvudsaklig dagvattenrecipient för planområdet. Rönne ås kemiska status är god och ekologisk status är otillfredsställande. Det finns risk att vattendraget inte kommer att ha god ekologisk status år 2015.

Grundvattenförekomsten i området är Ängelholm-Ljungbyhed (id.nr. SE622920-131761). Grundvattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status. Dock bedömer vattenmyndigheten att det finns risk att Helsingborgssandstenen inte kommer att ha god kemisk status år 2015.

Dagvatten från hårdgjorda ytor i området kan anslutas till befintliga dagvattenledningar. Stora delar av planområdet består av genomsläppliga markmaterial med parkliknande karaktär. Lokal infiltration av dagvatten kan ske på dessa ytor.

Då planförslaget inte medger någon miljöfarlig verksamhet, att viss infiltration av dagvatten sker inom planområdet samt att dagvatten från hårdgjorda ytor bortleds i befintligt ledningssystem för rening och omhändertagande bedöms status i vare sig grundvatten eller vattendrag påverkas negativt av exploateringen.

En geoteknisk undersökning av stationsområdet samt en inventering av brunnar i närområdet har börjats. Undersökningarna beräknas vara färdiga kring årsskiftet 2012-2013. Anläggning av den planskilda korsningen kan eventuellt beröra grundvattnet, vilket i så fall kommer att påvisas i undersökningarna. Om grundvattnet berörs kan det bli aktuellt att söka tillstånd för vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen efter samråd med länsstyrelsen. Ett eventuellt tillstånd söks i samband med projektering av området.

Sociala konsekvenser

Barnperspektiv

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Cykelvägarna i planområdet är en del i arbetet med att skapa säkra och trygga skolvägar i Kvidinge. Bangatan/Länsmansgatan används i stor utsträckning av barn till och från Kvidinge skola. Den föreslagna cykelvägen och den planskilda korsningen bidrar till en säkrare trafikmiljö för eleverna. En skolvägsutredning för Kvidinge ska tas fram.

Stadsliv

Planförslagets genomförande medför en mer attraktiv stadsmiljö kring stationsområdet. Inom stationsområdet anläggs flera torgytor med funktion av mötesplatser. Kring stationshuset skapas möjligheter till uteservering. Planförslaget kan bidra till ett ökat stadsliv och befolkning av området vid olika tider på dygnet.

Barriäreffekter

Järnvägen utgör en tydlig barriär i Kvidinge och delar samhället i två delar, en nordlig och en sydlig. I nuläget finns endast en gång- och cykeltunnel i samhällets centrala delar. Den nya gång- och cykelvägen samt passagen under järnvägen bidrar till en förbättrad koppling mellan de norra och södra delarna av orten. Åtgärderna underlättar också för oskyddade trafikanter att korsa järnvägen på ett trafik-säkert sätt.

Trygghet

Platsen kring stationen har utformats med trygghet och överblickbarhet som viktiga aspekter. I kommande projektering och detaljutformning av plan-skildheterna bör bredd och vidd i rummet prioriterats för att sikten ska vara så fri och tunnarna så ljusa som möjligt. Bl.a. bör tunnelkonstruktionen utformas med avfasade kanter i ändarna där bärigheten inte ställer lika höga krav på bjälklagstjocklek. Flacka slänter i tunnelns möte med omgivande mark ska eftersträvas.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under juni-juli 2012 och har varit utställd för granskning under oktober-november 2012. Detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige under januari-februari 2013 och vinna laga kraft i februari-mars 2013. Orten avses börja trafikeras av Pågatåg vid årsskiftet 2013/14.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Åstorps kommun kommer att vara huvudman för allmän plats (stationsområde, lokalgata och park) inom planområdet. Trafikverket ska ansvara för och äga järnvägsanläggningarna inklusive plattformar, den planskilda korsningen för gång- och cykeltrafik samt informationsutrustning. Skånetrafiken ska ansvara för och äga väderskydd och biljettautomater.

Avtal

Ett genomförande- och finansieringsavtal finns tecknat mellan Åstorps kommun, Skånetrafiken och Trafikverket. Avtalet reglerar ansvarsfördelningen och parternas ekonomiska åtaganden för planering, projektering, byggande samt framtida drift och underhåll av åtgärderna.

Fastighetsrättsliga frågor

För detaljplanens genomförande krävs fastighetsbildningsåtgärder genom lantmäteriförrättning. Fastighetsbildningsåtgärderna initieras och bekostas av kommunen.

Den mark som planläggs som allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens ägo. Fastigheter som berörs av regleringen är Kvidinge

1:4, 1:22 och 17:60 samt Seretsehus 1:1. Berörda delar kan med fördel övergå till fastigheten Kvidinge 1:1.

Fastigheten Kvidinge 1:22 bör ombildas till att endast omfatta de delar som planläggs med bestämmelsen Q₁. Ny fastighetsgräns bör sammanfalla med användningsgränsen.

Den mark som planläggs för järnvägstrafik och som i dagsläget inte ägs av Trafikverket ska genom fastighetsreglering överföras till Trafikverkets ägo. Åtgärden berör delar av fastigheten Kvidinge 1:1.

Servitut för Trafikverkets tekniska anläggningar i biblioteksbyggnaden ska upphävas genom förrättning i samband med att de nya anläggningarna tas i bruk. Kommunen initierar och bekostar förrättningen.

Ekonomiska frågor

Kommunen bekostar plattformar, gång- och cykeltunnel, flytt av plankorsning, anslutande gator samt gång- och cykelvägar, parkering för bil och cykel samt stationsutrustning för resenärer. Kommunen står för eventuella kostnader för ledningsflytt, markåtkomst och fastighetsbildningar. Trafikverket och Skånetrafiken bekostar järnvägsombyggnaden.

Överenskommelsen innebär också att kommunen ska bekosta anordnandet av en ny bussvändplats vid Vattenverksvägen i Åstorp.

Tekniska frågor

Vid projektering av stationsområdet bör geotekniska undersökningar utföras i syfte att utreda mark- och vattenförhållandena på platsen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I planprocessen har tf stadsarkitekt Linda Svederberg och samhällsbyggnadschef Bengt-Olle Andersson från samhällsbyggnadsenheten medverkat. Från FOJAB arkitekter har planeringsarkitekt FPR/MSA Emma Olvenmyr och planeringsarkitekt FPR/MSA Sebastian Gårdendahl medverkat. Illustrationsplanen har utarbetats av FOJAB arkitekter på underlag av MPB Syd genom landskapsarkitekt Per Ljungblom.

Samhällsbyggnadsenheten
Åstorp 2012-12-18

FOJAB arkitekter
Malmö 2012-12-18

Linda Svederberg
Tf stadsarkitekt LAR/MSA

Emma Olvenmyr
Planeringsarkitekt FPR/MSA