

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Teckomatorp 6:1 m fl (Stationsområdet)

Allmänt

En samrådsredogörelse innehåller en beskrivning av planprocessen, sammanställning av inkomna yttranden med kommentarer och redovisning av föreslagna ändringar samt, i förekommande fall, minnesanteckningar från samrådsmöte med allmänheten.

Hur planprocessen har bedrivits

Den 2016-12-13 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden (SBN 16188) att uppdra åt samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta förslag till detaljplan för Teckomatorps stationsområde och att samråda om detta.

Samrådshandlingarna har varit tillgängliga för samråd under perioden 2017-03-29 till 2017-04-19. Samrådet annonserades i Skånska Dagbladet, Landskronaposten och i Papperstidningen samt aviserades på kommunens anslagstavla och hemsida. Samrådshandlingar har sänts till sakägare och rättighetshavare samt till myndigheter m.fl. enligt sändlista och fastighetsförteckning. Handlingarna har även kunnat beställas per telefon.

Planprocessen genomförs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (PBL) vilket innebär att detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Tidplan

Plansamråd: 2017-03-29 – 2017-04-19
Granskning: hösten-vintern 2017
Antagande: våren 2018

Lista på inkomna yttranden:

1. Länsstyrelsen i Skåne län, 2017-04-20
2. Trafikverket, 2017-04-19
3. Lantmäteriet, 2017-03-30
4. Räddningstjänsten, 2017-04-13
5. Söderåsens miljöförbund, 2017-04-19
6. NSVA, 2017-04-19
7. Regionala utvecklingsnämnden, 2017-04-19
8. E.ON Elnät, 2017-04-24
9. TeliaSonera Skanova Access, 2017-04-07
10. Teckomatorpsstation AB, 2017-04-19



Inkomna yttranden

1. Länsstyrelsen i Skåne län, 2017-04-20

Redogörelse för ärendet

Planområdet omfattar centrala delen av Teckomatorps bangårdsområde och ny lokalgata från Skolgatan. Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av placering av ny plattform på järnvägens norra sida i Teckomatorp samt ny tillfartsväg till plattformen. I planen prövas även markanvändningen C, Centrum, för fastigheten som omfattar det befintliga stationshuset samt för en obebyggd fastighet med omedelbar närhet till järnvägsplattform.

Området är inte särskilt utpekad i kommunens översiktsplan, antagen 2007. Planen hanteras med standardförfarande. Då Länsstyrelsen har synpunkter på planförslaget förutsätts att Länsstyrelsen även underrättas mellan samråd och antagande för granskning enligt 5 kap. 18§ PBL

Länsstyrelsens rådgivning

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga i dag kända registrerade fornlämningar men det bör dock av handlingarna framgå att om fornlämningar påträffas under markarbeten ska dessa till den del fornlämning berörs, enligt 2 kap. kulturmiljölagen, avbrytas och länsstyrelsen genast kontaktas.

Råd om planbestämmelser

Det är positivt att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser. För att de föreslagna skydds- och varsamhetsbestämmelser ska kunna fungera vägledande för efterkommande beslut och prövningar bör de förtydligas. Exempelvis bör det på plankartan framgå tydligare vilka detaljer som avses få ett skydd. Antingen anges de under respektive planbestämmelse eller så görs mer precisa hänvisningar till planhandlingarna.

Länsstyrelsens synpunkter

Risk för översvämning

Enligt Länsstyrelsens lågpunktskartering ligger planområdet och nuvarande järnvägsspår mellan två områden som utgör lågpunkter samt båtnadsområden för dikningsföretag (Gissleberga-Teckomatorp). Av planhandlingarna nämns lågpunktsområdet norr om järnvägen samt att vid planering av dagvattenhanteringen behöver därför ett större område än planområdet vara dimensionerande.

Länsstyrelsen anser att situationen vad gäller översvämningsrisken måste förtydligas. Om det krävs åtgärder för att hantera översvämningsrisken, inom området eller om planförslaget kan öka översvämningsrisken för kringliggande områden, måste detta redovisas. Behov av eventuella åtgärder behöver säkerställas i planen.

Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Området ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att dagvattenhanteringen inom och i anslutning till planområdet särskilt behöver beaktas med tanke på risk för översvämning, eventuella

markföroreningar samt närheten till Braån som är utpekad som riksintresse för naturvården samt värdefullt vatten. Då kommunen är ansvarig för dagvattenhanteringen, oavsett vilken mängd eller av vilken kvalitet, kan kommunen behöva säkerställa ytor för dagvattenhanteringen om det är en förutsättning för att miljökvalitetsnormerna kan följas. Det är lämpligt att kommunens miljönämnd, som är tillsynsmyndighet för dagvatten, deltar i planläggningen så att dagvattenhanteringen sker där det är lämpligt samt att eventuella åtgärder som behövs är förenliga med planen.

Hälsa och säkerhet

Risker intill Järnväg

Enligt Boverkets författningssamling (BFS 2014:5, DPB 1) bör användningen C, centrum, tillämpas för områden för kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Detta innebär att föreslagen markanvändning möjliggör för verksamheter där särskilt utsatta människor eller relativt många människor kan vistas.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget ger byggrätt för centrumfunktioner på ca 5 respektive 25 m från järnvägsspår. Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras med en riskanalys samt redovisning av eventuella krav på skyddsåtgärder för att göra marken lämplig för den nu föreslagna markanvändningen. Nödvändiga skyddsåtgärder måste säkerställas genom planbestämmelser. Detta är oberoende av om bebyggelsen är befintlig eller inte eftersom planläggning innebär en ny lämplighetsprövning. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att planen, med dess nuvarande redovisning och bestämmelser, blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Markföroreningar

Av planhandlingarna framgår att det inom äldre järnvägsmark ofta finns föroreningar från tidigare verksamhet. Enligt Länsstyrelsens uppgifter har Kävlings industriplast legat i planområdets västligaste del. Verksamheten är idag nedlagd. Frågan är därför om även aktuellt planområde kan vara förorenad, beroende på vilken sorts verksamhet som i praktiken har bedrivits på platsen eller i dess närhet. Kommande planhandlingar behöver visa att marken inom planområdet är lämplig för det ändamål som föreslås, då planförslaget pekar ut bland annat parkmark.

Väster och sydväst om planområdet ligger områden där BT Kemi tidigare haft verksamheter med en omfattande föroreningsproblematik. Det sk. Norra området (väster om planområdet) är färdigsanerat. Det Södra området (sydväst om planområdet) är under utredning och kommer saneras ytterligare. Utifrån den kunskap som Länsstyrelsen har i dagsläget sker ingen spridning av dessa föroreningar in mot samhället. Genomförandet av planförslaget bedöms därför inte innebära någon ökad risk för spridning av de föroreningar som härrör från fd BT Kemis verksamhetsområden.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan Länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL avseende risk för människors hälsa och säkerhet om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet.

Kommunens kommentar

Fornlämningar

Länsstyrelsens synpunkt beaktas och planbeskrivningen kompletteras enligt rådgivningen.

Planbestämmelser

För att de i samrådshandlingen föreslagna skydds- och varsamhetsbestämmelserna ska kunna fungera vägledande för efterkommande beslut och prövningar anser Länsstyrelsen att de bör förtydligas.

Då ägaren till det befintliga stationshuset i sitt yttrande har motsatt sig att stationshuset endast ges markanvändningen Centrumändamål och då den riskanalys kommunen låtit utföra visar att risknivån inte medger centrumändamål har fastigheten Teckomatorp 6:7 till den del den omfattar stationshuset undantagits från planområdet. Därmed faller möjligheten att reglera och förtydliga vad som är skydds- och varsamhetskritiskt vid beaktande av riksintresset för kulturminnesvården.

Risk för översvämning

Kommunen har låtit utföra en dagvatten- översvämningstudie, Utredning dagvatten och översvämning daterad 2017-12-05 samt en markplaneringsplan för området, PM Markplaneringsplan daterad 2017-12-05. Resultatet av utredningarna med krav på åtgärder och höjdsättning införs i planhandlingarna.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Granskningshandlingen kompletteras med beskrivning av miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten Braån (SE619696-132890) som är recipient för dagvatten från planområdet.

Resultatet av utförd dagvattenstudie och markbehandlingsplan med åtgärder och höjdsättning införs i planhandlingarna.

Risker intill järnväg

Länsstyrelsen anser att handlingarna måste kompletteras med en riskanalys samt redovisning av eventuella krav på skyddsåtgärder för att göra marken lämplig för den föreslagna markanvändningen Centrumändamål.

Kommunen har låtit utföra en riskbedömning gällande lämplig markanvändning inom planområdet, PM Risk daterad 2017-08-18. Som slutsats och rekommendation anger rapporten att ett par aktiviteter kan övervägas för att gå vidare i planarbetet, såsom att förändra planen så att byggnader för centrumändamål endast tillåts så att avståndet till närmsta spår överstiger 30 m.

Då det befintliga stationshuset endast ligger ca 5 meter från spår och ägaren till huset motsatt sig att stationshuset endast ges markanvändningen Centrumändamål har fastigheten Teckomatorp 6:7 till den del den omfattar stationshuset undantagits från planområdet. Centrumändamål behålles däremot för del av fastigheten Teckomatorp 7:61 vars bygggrätt justeras så att avståndet överstiger 30 meter från närmsta järnvägsspår.

Markföroreningar

Den del av planområdet som i planförslaget utgörs av PARK har, såvitt känt, aldrig använts för verksamheter. Den befintliga bullervallen som i planförslaget betecknats med SKYDD är anlagd med överskottsmassor på senare tid under kontrollerade förhållanden. Det finns därför ingen anledning att anta att det skulle förekomma markföroreningar som gör föreslagna markanvändning olämplig.

2. Trafikverket, 2017-04-19

Illustrationen som visar möjligt plattformsförändring vid eventuell framtida bangårdsombyggnad i Teckomatorp på s. 11 visar en lösning som Trafikverket inte anser är möjlig, vilket Svalövs kommun har informerats om. Anledningen är det då inte blir tillräckligt avstånd mellan plattformskant och växlar vid infarten österifrån. Det skulle medföra en omfattande och kostsam flytt av hela växelpaketet öster om plattformen. Bilden på s. 11 bör därför bytas ut mot de aktuella alternativen till framtida stationsombyggnad.

Planbestämmelsen x måste ändras så att inte olovligt spårarbetande medges och föreslås lyda: "Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik i plattformsovergång". X-området ska vidare i plankartan endast sträcka sig till och med befintlig mellanplattform och inte över hela spårområdet. Om detaljplanen ska omfatta en bestämmelse om att "Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik i planskild plattformsförbindelse" bör en särskild bestämmelse x1 till skapas för det, ev. med olika alternativa lägen x1, x2 etc eftersom det ännu inte är klarlagt vilket läge som en planskild passage/gångbro kommer att få.

Vi anser även att planbestämmelsen i planförslaget om bullerskärm måste ändras då den är missvisande. Trafikverket ersätter i samband med utbyggnad av ny plattform befintlig bullervall/bullerplank med ny bullerskärm i bakkant på den nya plattformen. För detta krävs ingen bullerutredning, varför det inte ska stå med i bestämmelsen. Det ovannämnda anser vi ska framgå i planbeskrivningen. Vi föreslår att planbestämmelsen avseende Trafikverkets uppförande av bullerskärm ska ändras till: "Bullerskärmar i anslutning till plattform ska uppföras till höjd enligt Trafikverkets utredning av platt/ormsutbyggnad."

Trafikverket har inte åtagit sig att uppföra bullerskärm utmed fastigheten för Centrumändamål mot järnvägen. Denna sträcka för ny bullerskärm måste därför tas bort i plankartan eller ges en annan planbestämmelse, efter att det säkerställts att detta är förenligt med järnvägsplanen.

För att säkerställa god tillgänglighet till plattformar på stationen anser vi att område med bestämmelsen TORG ska utökas så att det sträcker sig fram till stationshuset. Trafikverket anser att område med bestämmelsen TORG ska utgöra allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Om det ska vara enskilt huvudmannaskap för detta område ska det föreligga särskilda skäl och då ska dessa anges i planbeskrivningen. Det ska då säkerställas och redovisas i planbeskrivningen att fastigheten ska upplåtas för allmän gångtrafik. Ansvar för skötsel av TORG-yta ska då även redovisas i genomförandebeskrivningen. Vi anser att prickmarken utmed järnvägen syns dåligt och bör förtydligas. Vi anser vidare att prickmarken ska utsträckas till att omfatta området för Centrumändamål inom 30 meter från järnvägen.

Den gc-väg som nu detaljplaneregleras genom området är delvis byggd på Trafikverkets fastighet utan avtal med Trafikverket. En ändring av markanvändning till parkändamål föreslås i planen på Trafikverkets fastighet. Vi anser att kommunen måste förvärva erforderlig mark eller att avtala med Trafikverket om servitut för gc-vägen och parkmarken.

Bestämmelsen Natur/Skydd ska i plankartan inte läggas på Trafikverkets fastighet i öster i anslutning till parkmarken, men eventuellt utökas mot fastighetsgränsen i väster, eftersom fastighetsgränsen går i sick-sack över bullervallen. Det måste säkerställas i planen och i avtal mellan Trafikverket och kommunen att gränser för ansvar för skötsel av bullervall blir tydlig och ändamålsenlig.

Det ska redovisas i genomförandebeskrivningen att avtal mellan Trafikverket och kommunen om gc-väg, bullervall, parkmark etc krävs för genomförande av detaljplanen.

Kommunens kommentar

Trafikverket påstår i sitt yttrande att illustrationen över plattformsutförande vid eventuell framtida bangårdsombyggnad inte är möjlig; ett påstående som relaterats till den utformning som Trafikverket beslutat att inte genomföra. Illustrationen visar den plattformsåtkomst och placering av eventuell planskild förbindelse som kommunen anser bäst motsvara resenärers och medborgares behov. Illustrationen visar lika lite som Trafikverkets nu förkastade förslag varken stoppunkt eller skyddsavstånd till hinderfrihet och är baserad på annan spårkonfiguration än den som Trafikverket förutsätter. Synpunkten beaktas inte.

Nuvarande lydelse av bestämmelsen x hindrar inte Trafikverket att, med plattformsbommar eller annan åtgärd, göra övergången säker. Förlängningen av plattformsförbindelsen är motiverad av att det i §4 av *Medfinansieringsavtal – Åtgärdspaket för persontrafik på Söderåsbanan och Lommabanan*, tecknat 2014 mellan Trafikverket och berörda kommuner, regleras att åtgärderna i Teckomatorp omfattar två nya plattformar samt förlängd plattformsovergång. Då flertalet av Teckomatorps invånare är bosatta söder om järnvägen medan den befintliga och den tillkommande plattformen samt busstorget idag är åtkomliga enbart från norra sidan av järnvägen anser kommunen att placeringen av x-området enligt planförslaget bäst motsvarar resenärers och allmänhetens behov. Synpunkten beaktas inte.

Trafikverket anser i sitt yttrande att planbestämmelsen i planförslaget om bullerskärm är missvisande. Trafikverket föreslår därför annan lydelse av preciseringen. Kommunen finner även denna lydelse till intet förpliktigande och ersätter därför preciseringen med lydelsen "Bullerskärmar i anslutning till ny plattform skall uppföras till sådan omfattning, höjd och utförande att nuvarande bullermiljö kan upprätthållas vid bakomliggande bebyggelse". Det ankommer på Trafikverket att vid bygglovsprövningen för plattformen visa att nuvarande bullerskydd bibehålls.

När kriterierna för Trafikverkets bullerdämpningsprogram för befintlig bebyggelse blir uppfyllda kommer förmodligen inte bullerskärm vid stationshuset vara den åtgärd som då anses vara tekniskt, ekonomiskt eller miljömässigt mest motiverad. Detaljplanen ska därför inte föreskriva sådan åtgärd och skärmen vid stationshuset utgår ur granskningshandlingen av planen. Synpunkten beaktas.

Trafikverket anser i sitt yttrande att område med markanvändningen TORG ska sträcka sig fram till det befintliga stationshuset och utgöra allmän platsmark. Kommunen anser att i samrådshandlingen föreslagen utsträckning är tillräcklig för att säkra åtkomst till plattformsförbindelse. Området med markanvändningen TORG är redan i samrådshandlingen angiven som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap och Trafikverkets synpunkt lämnas utan beaktande.

Delar av fastigheten Teckomatorp 6:1 med angiven markanvändning Centrum är i samrådshandlingen belagd med "prickmark". I granskningshandlingen utgår fastigheten Teckomatorp 6:1 av riskhänsyn ur planområdet och Trafikverkets synpunkt lämnas därför utan beaktande.

Det av Trafikverket hävdade avståndet 30 meter bebyggelsefritt område härstammar troligen från Väglagen (högst 50m) och gäller väg på landsbygd utanför detaljplanlagt område och således inte järnväg. En genomförd riskutredning visar däremot att godtagbar risknivå inom planområdet erhålls vid avståndet överstigande 30 meter från järnvägen. Byggrätten för

centrumändamål på fastigheten 7:61 är därför i granskningshandlingen förlagd utanför avståndet 30 meter från närmsta spår.

Den befintliga GC-vägen från Bantorget västerut är anlagd av Svalövs kommun efter överenskommelse med Trafikverket. Av okänd anledning är motsvarande lantmäteriförrättning ej genomförd. Med detaljplanen som underlag bör reglering av mark mellan kommunen och Trafikverket kunna genomföras, såväl beträffande mark som i planen anges som allmän platsmark som mark angiven som kvartersmark med markanvändningen Trafikområde järnväg. Se även yttrande från Lantmäteriet.

Område med markanvändningen Trafikområde järnväg är i detaljplanen utlagd i överensstämmelse med av Trafikverket i järnvägsplanen för Söderåsbanan hävdad princip om Trafikverkets ägande upp till slänkrön. Fastighetsgränsen mellan Trafikverkets fastighet Teckomatorp 6:1 och Svalövs kommuns gatufastighet Teckomatorp 7:1 bör i lantmäteriförrättning justeras att överensstämma med slänkrön för att undvika tveksamheter beträffande drift- och underhållsansvar.

3. Lantmäteriet, 2017-03-30

Lantmäteriet har tagit del av förslaget till detaljplan. Någon fullständig genomgång av planförslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor. Lantmäteriet väljer att särskilt belysa följande frågeställningar.

Fastighetsrättsliga frågor

Det bör av detaljplanen framgå:

För att genomföra markreservatet x i detaljplanen ska det bildas servitut där den härskande fastigheten ska vara en kommunal gatufastighet. Kommunen ska se till så att rättigheten skapas. En alternativ lösning är att planlägga bro eller tunnel som allmän plats och genomföra planen med tredimensionell fastighetsbildning.

Kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren (PBL 6:13). Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det (PBL 14:14). Även de ekonomiska konsekvenserna av detta bör upplysas i planbeskrivningen. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

Kommunens kommentar

Eftersom det idag råder osäkerhet om eller när Trafikverket har möjlighet att genomföra planskilda plattformsförbindelser i Teckomatorp, och i så fall var denna kan komma att placeras, bör tredimensionell fastighetsbildning i detta läge undvikas.

Granskningshandlingarna kompletteras i övrigt i enlighet med Lantmäteriets synpunkter.

4. Räddningstjänsten, 2017-04-13

Räddningstjänsten har tagit del av handlingarna och inte funnit något att erinra mot.

Kommunens kommentar

Noterat

5. Söderåsens miljöförbund, 2017-04-19

Yttrande

Söderåsens miljöförbund lämnar följande samrådsyttrande över redovisat planförslag:

- Söderåsens miljöförbund har ingen övergripande erinran mot förslaget till detaljplan.
- Det närliggande vattendraget Braån omfattas av riksintresse för naturvård och den huvudsakliga risken för påverkan från planområdet är avledning av dagvatten. Mot denna bakgrund är det väsentligt att begränsa uppkomst och att minimera behovet av avledning genom lokalt omhändertagande eller fördröjning.
- Markarbeten är planerade att ske i huvudsak inom befintligt järnvägsområde. Mot bakgrund av hög sannolikhet för markföroreningar bör därför markundersökningar genomföras för att klarlägga förekomst av föroreningar inför dessa arbeten.
- Potentiella bullerstörningar härrör främst från järnvägen mot denna bakgrund är det väsentligt att man säkerställer att befintligt bullerskydd bibehålles eller utökas.
- De planerade lokalgatorna för angöring till stationsområdet öppnar för ökad trafik i ett område planerat för framtida bostadsbebyggelse vilket kan påverka förutsättningarna för framtida exploatering

Beskrivning av ärendet

Svalövs kommun, plan- och byggavdelningen, har översänt förslag till detaljplan för fastigheten Teckomatorp 6: 1 m.fl. för samråd. Söderåsens miljöförbund tog emot remissen den 27 mars 2017.

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av placering av ny plattform på järnvägens norra sida i Teckomatorp samt ny tillfartsväg till plattformen. Den nya plattformen är motiverad av tillkommande persontågstrafik på Söderåsbanan och på Marieholmsbanan. I planen prövas även markanvändningen C Centrum för fastigheten som omfattar det befintliga stationshuset samt för en obebyggd fastighet med omedelbar närhet till jämvägsplattform. Planområdet omfattar centrala delen av Teckomatorps bangårdsområde och ny lokalgata från Skolgatan.

Utredning i ärendet

Nuvarande planförhållande

Planområdets område för skyddsvall täcks idag av "Detaljplan för del av Teckomatorp 7: 1 m.fl. (Norr om Bantorget) (12-TEC-236) från år 2005. Genomförandetiden har löpt ut. Planens förslag till lokalgata med anslutning till plattform berör gällande plan för kvarteret Kastanjen från år 1962 (1214-P05/95). Västra delen av planområdet berör Detaljplan för Teckomatorp 6:3 mfl. (f.d. BT-Kemi) (1214- PI0/132). Genomförandeperioden har löpt ut.

Utpekade intressen

Norra och centrala delen av Teckomatorps tätort omfattas av riksintresseområde för kulturminnesvård (M 177) enligt Miljöbalken (MB kap 3:6). Östra delen av planområdet ligger inom utpekad riksintresse.

Planområdet ligger inom östligaste delen av område utpekad som riksintresse för naturvården (N49) som omfattar Braåns dalgång.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricks- och spillvatten och kommunalt nät dagvattenavledning.

Förorenad mark

Någon miljöteknisk markundersökning har enligt de uppgifter Söderåsens miljöförbund har tillgängliga inte genomförts.

Trafikbuller

Någon trafikbullerberäkning för området redovisas inte. Det aktuella planområdet berörs framförallt av järnvägen.

Bedömningar

Dagvatten

Dagvatten skall primärt omhändertas genom lokal fördröjning innan avledning till kommunalt dagvattennät. Då planförslaget delvis omfattar exploatering i form av ny körbar yta på ytor som idag utgörs av gräsbevuxen mark kommer ett genomförande att i någon mån öka bildning av dagvatten. Det närliggande vattendraget Braån omfattas av riksintresse för naturvård och den huvudsakliga risken för påverkan från planområdet är avledning av dagvatten. Mot denna bakgrund är det väsentligt att begränsa uppkomst och att minimera behovet av avledning genom lokalt omhändertagande eller fördröjning.

Förorenad mark

Planområdet omfattar befintligt järnvägsområde varför det är sannolikt att föroreningar kan finnas i mark i den del där ny plattform planeras. Inför markarbeten bör därför markundersökning genomföras för att klarlägga förekomst av föroreningar och hantering av eventuellt uppkomna överskottsmassor.

Trafikbuller

Planområdet berör bostäder och planerade bostadsområden norr järnvägen genom Teckomatorp. Bullerdämpande åtgärder har tidigare vidtagits och det är väsentligt att man vid ett genomförande säkerställer att detta bullerskydd bibehålles.

Kommunens kommentar

Kommunen har låtit utföra en dagvattenutredning, Utredning dagvatten och översvämning, daterad 2017-12-05. Resultatet av dagvattenutredningen och krav på åtgärder och höjdsättning införs i planhandlingarna.

Den del av planområdet som omfattas av tillkommande järnvägsplattform utgör idag en befintlig bullervall som tillkommit under senare tid under kontrollerade förhållanden. Det finns därför ingen anledning misstänka att vallen skulle innehålla markföroreningar.

Precisering av bullerskydd vid plattform revideras så att plattformsutbyggnad inte kommer att innebära försämring av befintlig bullermiljö. Det ankommer på Trafikverket att, vid bygglovsprövningen, påvisa detta.

6. NSVA, 2017-04-19

Tre stycken huvudledningar korsar idag järnvägsspåret inom föreslaget planområde, se figur 1. En utredning måste göras för att säkerställa huruvida dagvattenledningen klarar överbyggnad i befintligt skick, om den måste förstärkas eller om den måste flyttas.

Dagvattenledningen som går under järnvägen är stor men kort och man bör även utreda huruvida denna faktiskt är i drift eller ej, samt vilket flöde som förekommer i denna. Vatten och spillvatten ledningarna ligger i skyddsror. Fullständiga inmätningar saknas för nämnda ledningar och dagvattenledningen bör även filmas för att fastställa skicket.

Längsgående planområdet finns även dagvattenledningar som är både klassade som huvudledningar och dräneringsledningar vilka anlades år 2012, dimensionerna för dessa är ej inregistrerade vilket behöver utredas och man behöver även mäta in ledningarna.

Kringgående planområdet finns ledningar som är äldre och är känsliga vilket bör tas i beaktan vid eventuellt arbete i området som kan orsaka vibrationer i mark, alla dessa ledningar åligger krav på skyddsavstånd vilket måste ses över vid planering av arbete och vidare utredning.

Ledningar från vänster: vattenledning 160mm PEH (år 2012) och trycksatt spillvatten ledning 150mm PVC (år 1967) placerade i skyddsror, dagvattenledning 650mm betong (år 1955) inom planområdet.

All projektering skall göras enligt NSVA-AMA.



Figur 1: Ledningar i planområde.

Kommunens kommentar

Kommunen har låtit utföra en dagvattenutredning, Utredning dagvatten och översvämning, Tyréns 2017-12-05, med utgångspunkt i av NSVA till konsulten ställda krav och förutsättningar.

Resultatet av dagvattenutredningen och krav på åtgärder och höjdsättning införs i planhandlingarna.

7. Regionala utvecklingsnämnden, 2017-04-19

Region Skånes synpunkter

Enligt remissversionen av Cykelstrategi för Skåne anser en majoritet av skåningarna att en anslutningsresa på upp till 10 minuter är rimligt för att ta sig till kollektivtrafiken. Det innebär att upptagningsområdet för en bytespunkt finns inom två till tre kilometers cykelresa. För att öka benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten. Region Skåne ser positivt på att planförslaget omfattar ett x-område över järnvägen som tillgängliggör för gång- och cykeltrafiken, genom att plattformar blir tillgängliga även från södra delen av samhället via befintliga gång- och cykelvägar.

Utformningen av de tvåhundra meterna närmast bytespunkten är avgörande för om en kombinationsresa med cykel ska upplevas som attraktiv eller inte. För att öka attraktiviteten bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning som möjligt till den buss eller det tåg som resan kombineras med. Sedan är det betydelsefullt hur cykel parkeringen är utformad så att den upplevs säker att ställa cykeln i.

Vid planering av bytespunkter är det viktigt att se till att cykel perspektivet finns med tidigt i processen. På samma sätt är det betydelsefullt med en modell för hur parkeringsmöjligheterna kan utökas med tiden för att fortsatt vara attraktiva även efter en resandeökning. Med utgångspunkt i det och kommunens ambitioner om att tillgängliggöra för gång- och cykeltrafiken ser Region Skåne det som önskvärt att detaljplaneförslaget kompletterades med resonemang om parkering för andra färdmedel än bil, exempelvis cykel.

Kommunens kommentar

Kommunen noterar att Region Skåne ser positivt på att kollektivtrafiken i Teckomatorp vid ett genomförande av planen blir mer tillgänglig från södra delen av samhället.

Vi har tidigare övervägt att planera in cykelparkeringar mm i planområdets södra del mot Bangatan men mot bakgrund av Trafikverkets ovilja att öka åtkomligheten för resenärer till kollektivtrafiken, se även Trafikverkets yttrande ovan, och osäkerheten om framtida placering av plattformar och eventuell planskild plattformsförbindelse får sådan planering anstå till framtiden.

Kommunen har däremot låtit ta fram en markbehandlingsplan för området norr om tillkommande plattform vid spår 1 i syfte att få fram höjdsättning som säkerställer dagvattenhanteringsfunktionen. Av markbehandlingsplanen framgår cykelparkering längs plattformens norra sida.

8. E.ON Elnät Sverige AB, 2017-04-24

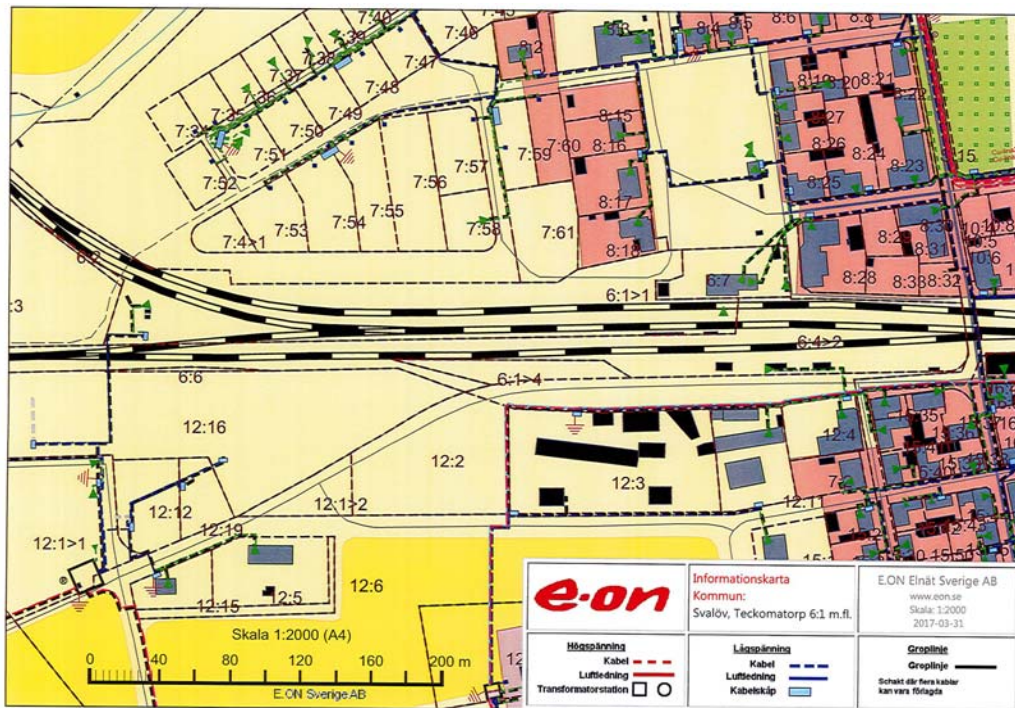
E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON Elnät servisledningar samt kabelskåp, se bifogad karta. För att säkerställa kablarnas exakta läge beställs kostnadsfritt kabelvisning i fält via vår kundsupport 020-22 24 24.

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför ledningen, så att reparation och underhåll försvåras.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

E.ON Elnät förutsätter att våra anläggningar kan vara kvar i befintligt läge och utförande samt att alla eventuella kostnader i samband med planens genomförande, framtida flytt/ombyggnation eller skydd av E.ON Elnäts anläggningar bekostas av den som så begär.



Kommunens kommentar

Planens genomförandebeskrivning kompletteras med texten "Om befintliga ledningar måste flyttas, sänkas eller omges med skyddsåtgärder i samband med genomförandet av planen svarar den som påkallar åtgärden för de kostnader som uppkommer till följd av åtgärden".

9. TeliaSonera Skanova Access, 2017-04-07

Skanova har kablar inom berört område. Vi har en dialog med Trafikverket om kabelflytt och kostnader. Vi kommer tvingas att flytta ut i kommunal mark och vi kommer då söka tillstånd för dessa arbeten.

Kommunens kommentar

Detaljplanens genomförandebeskrivning har kompletterats med texten "Om befintliga ledningar måste flyttas, sänkas eller omges med skyddsåtgärder i samband med genomförandet av planen svarar den som påkallar åtgärden för de kostnader som uppkommer till följd av åtgärden".

10. Teckomatorpsstation AB, 2017-04-19

Som fastighetsägare till Stationshuset (Teckomatorp 6:7) har vi följande synpunkter på ovanstående Samrådshandling.

Enligt planbeskrivningen är syftet med detaljplanen att pröva lämpligheten av en ny plattform på järnvägens norra sida. Detta är vi som fastighetsägaren i grunden positiva till. Genom tätare kollektivtrafik till Teckomatorp ökar byns förutsättning att komma tillbaka som attraktiv bostadsort.

Detaljplanen vill även pröva markanvändningen "C" för stationsbyggnaden vilket vi är mycket negativa till. Övre våningen i Stationshuset har sedan fastigheten byggdes 1887 används som bostad, ursprungligen som "stinsbostad". Idag är övre våningen två lägenheter. Bottenvåningen har sedan vårt förvärv (2007) utgjorts av två kommersiella lokaler, ett konstgalleri och en lokal som använts som café/kiosk.

Genom att genomföra ett markanvändningsbyte till beteckningen "C" inskränker detta oss som fastighetsägare att hitta bra och bärkraftiga hyresgäster som kan vara en tillgång för byn och dess utveckling.

Enligt Boverkets PBL Kunskapsbanken - en handbok om plan- och bygglagen:

"Med ändamålet centrum menas all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Där ingår butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teatrar, bank, kyrkor och andra typer av religiösa byggnader, föreningslokaler, samlingslokaler, restauranger, hotell med mera."

"Bostäder av varaktig karaktär ingår inte i ändamålet centrum men bestämmelserna kombineras ofta."

Vårt förslag är att markanvändningen betecknas som "BHKC" (bostad, handel, kontor och centrumverksamhet) då har vi som fastighetsägare en stor flexibilitet då det gäller uthyrning av lokalerna på bottenvåningen och befintliga bostäder kan fortsättningsvis nyttjas för det som de är byggda för, dvs som bostäder.

Liksom stora delar av norra och centrala delen av Teckomatorps tätort omfattas även Stationshuset och gamla personalhuset av riksintresseområde för kulturminnesvård (M177) enligt Miljöbalken. Därav anser vi som fastighetsägare att eventuella framtida bulleråtgärder för Teckomatorp 6:7 skall utformas på ett sätt som främjar kulturmiljön och denna karaktärsbyggnad med tillhörande personalhus och stationsträdgård. Viktigt att detta inte "bara" blir ett plank som kommer att användas för diverse klotter. Beakta att detta är det första som möter en tågresenär när tåget stannar i Teckomatorp. Vi skulle uppskatta om man i text i planprogrammet beskriver förslag på utformning som främjar kulturmiljön runt stationen, kanske komplettera bullerplank med spaljé för klättrväxter för att spegla stationsträdgården på andra sidan planket och därigenom göra det svårt för klottrare.

När järnvägstrafiken nu ökar anser vi att även Stationshuset bör inkluderas av bullerreducerande åtgärder. Med tanke på riksintresset ovan bör åtgärden inte vara bullerplank utan mer av en byggteknisk karaktär.

Att Svalövs kommun i detaljplanen vill öka kravet på tillgänglighet för de fastigheter som omfattas av den nya planen anser vi är fel. All byggnation omfattas av BBR och den tillgänglighet som är reglerad i detta regelverk är fullt tillräckligt även för denna planändring. Att man i en plan skriver "I utformningen av allmänna platser och byggnader ska hänsyn tas till personer med funktionshinder och nedsatt orienteringsförmåga." är en mycket luddig skrivelse som lägger stort ansvar på den enskilde bygglovshandläggaren till att göra sin tolkning, vilket gör att olika ärende kan få olika utfall.

En ambition om lokalt omhändertagande av dagvattnet på egen fastighet är ett bra sätt vid exploatering av nya områden, men att skriva in detta i en plan som omfattar en befintlig fastighet som är över 120 år gammal är orimligt och mycket kostnadsdrivande för oss som fastighetsägare. Teckomatorp 6:7 bör undantas från denna skrivelse.

Kommunens kommentar

Teckomatorpstation AB, ägare till fastigheten Teckomatorp 6:7 på vilken det gamla stationshuset är beläget motsätter sig ändrad markanvändning som enbart omfattar Centrumändamål och yrkar att centrumändamålet utökas med markanvändningarna Bostad, Handel och Kontor. Kommunen bedömer att den yrkade markanvändningen Bostäder inte kommer att kunna anses vara lämplig endast 6 meter från trafikerat järnvägsspår med prioriterad godstrafik och utförd riskbedömning har kommit fram till att markanvändningen Centrum skall ligga på ett avstånd som överstiger 30 meter för att godtagbar risknivå ska kunna uppnås. Den del av stationsfastigheten som föreslagits för Centrumverksamhet utgår därför ur planområdet. Stationshuset kommer då bibehålla markanvändningen Trafikändamål från gällande stadsplan från 1939. I Trafikändamål kan tolkas in handels- och kontorsverksamhet samt kiosk- och kaféverksamhet.

Beträffande bullerreducerande åtgärder kommer, när kriterierna uppfylls på intilliggande järnvägsspår för Trafikverkets åtagande gentemot befintliga bostäder, dessa att omfattas av Trafikverkets bulleråtgärdsprogram.

I det fall att Bostadsändamål prövas i detaljplan eller bygglov kommer krav enligt bullerförordningen (SFS 2015:216). Ansvaret för åtgärder vilar då på fastighetsägaren.

Begreppet tillgänglighet har i planbeskrivningen i olika sammanhang använts med olika betydelser. Tillgänglighet som avser tillgänglighet enligt BBR och PBL regleras i dessa och regleras därför inte specifikt i planen. Det är endast denna tillgänglighet som prövas vid lovgivning.

Genom att stationshuset undantas från planområdet beaktas yttrandens synpunkt att dagvattenhantering som avser nya ytor och byggnader inte ska omfatta det befintliga stationshuset. Sedan samrådsskedet har kommunen låtit utföra en dagvatten- och översvämningstudie. Av denna framgår att regnvatten vid extrema regn inte kommer att orsaka översvämning på Bantorget eller fastigheten 6:7.

Svalövs kommun 2017-12-05

Linnea Widing
Plan- och byggchef
0418-47 51 00
linnea.widing@svalov.se

Ingemar Braathen
Plan & Bygg
070-348 9165
ingemar.braathen@svalov.se