

**Enligt sändlista****Förslag till detaljplan för fastigheterna
Södra Svalöv 18:3 m fl (mötesspår), Svalövs kommun,
Skåne län****Samrådsredogörelse, plansamråd****Allmänt**

Redogörelsen innehåller en beskrivning av planprocessen, sammanställning av inkomna yttranden och kommentarer samt redovisning av föreslagna ändringar.

Tidplan

Programsamrådsmöte:	1 juli 2010
Programsamråd och utställning:	23 juni - 2 augusti 2010
Samråd:	8 juni - 1 augusti 2011
Granskning (utställning):	augusti - september 2012
Antagande:	september - oktober 2012
Laga kraft:	september - december 2012

Hur planprocessen bedrivits

Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskott beslutade 2010-02-24 att ge kommunförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för området samt att samråda om detta med berörda sakägare och myndigheter.

Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2011-04-27 att planområdet i samrådsskedet skulle utvidgas till att omfatta även mindre del av Birger Velinders väg och fastigheten Södra Svalöv 33:69 (Centralskolans tomt), fram till Skolgatan. Planprocessen utförs med normalt planförfarande.

Planförslaget har varit ute på programsamråd under tiden 2010-06-23 t o m 2010-08-02 och plansamråd 2011-06-08 t o m 2011-08-01. Det har visats på kommunens hemsida, i kommunhusets foajé och bibliotek i Svalöv. Samrådshandlingar har sänts till sakägare och rättighetshavare samt till myndigheter m.fl. enligt sändlista och enligt fastighetsförteckning. Samrådet har annonserats i Skånska Dagbladet, Landskronaposten och lokaltidningen 2011-06-08.

Inkomna yttranden med kommentarer

Länsstyrelsen 2011-08-16

Länsstyrelsen befarar att planförslaget kan komma att innebära sådana risker för medborgarnas hälsa och säkerhet, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen. Detaljplanen ska tydligt redovisa beräknat bullervärde med hänsyn till den ökade tågtrafiken och redovisa vilka bullervärden som kommer att uppnås med föreslagen bullerskärm. Detta med hänsyn till de föreslagna nya byggrätterna väster om järnvägen.

Allmänt

Rubricerad detaljplanen prövar möjligheten till att stänga plankorsningen på Birger Velinders väg, bullerskydd mot bostäder väster om järnvägen samt förbättring av allmänhetens möjligheter att röra sig utmed järnvägens östra sida. Planområdet har efter programskedet utökats till att innefatta ytterligare fastigheter. Det utökade planområdet består av ändringar i detaljplaner öster om järnvägen, samt ny användning för flera fastigheter vid Birger Velinders väg väster om järnvägen och Centralskolan, till skola och idrott, gata, kontor, handel samt bostäder. Denna utökning av planområdet ställer krav på ytterligare ställningstagande. Planen stämmer överens med intentionerna i gällande översiktsplan om en önskan att förstärka Svalöv tätort som kommunens centralort samt att arbeta för att få persontrafik på Söderåsbanan.

Hälsa och säkerhet

De åtgärder som planen beskriver, bl a bullerskyddsåtgärder, stängande av plankorsning, GC-tunnel med mera är positiva ur hälsa och säkerhetssynpunkt. Länsstyrelsen anser att detaljplanen ska kompletteras med redovisning av beräknat bullervärde med hänsyn till den ökade tågtrafiken och redovisning av vilka bullervärden som kommer att uppnås med föreslagen bullerskärm. Kompletteringen är nödvändig med hänsyn till föreslagen ny byggnation på fastigheterna 6:135 och 6:148, samt för skolan. För bedömning av risk och skyddsavstånd, begränsning av markens byggande vid nybyggnad och ombyggnad av befintlig bebyggelse, rekommenderar Länsstyrelsen tillämpning av reviderad Riktsam 2007, "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen". www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2007/RIKTSAMrevl.pdf. Staket skall även sättas upp mot idrottsplatsen. Kommunen bör även överväga trygghetsåtgärder utmed den så kallade lokalgatan öster om järnvägen, som enligt planhandlingarna även skall vara GC-väg.

Övrigt

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen uppfyller de krav som är förknippat med byggrätt för skola och idrott.

Kommentar: Beaktas. För bostad/kontor/handel ökas område mellan huvudbyggnad och spår på plankarta och bebyggelsen begränsas till 1 våning.

Miljöbedömningen kompletteras med övergripande bullerutredning utförd i programmet "Buller Tåg", bilaga 1 (Buller i Svalövs kommun) och bilaga 2 (Beräkning av Tågbuller). Redovisningen påvisar att en byggnad placerad ca 20 meter från spårmitt, med en bullerskärm på 2,2 meter, klarar riktvärde enligt huvudregeln om 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad.

Miljöbedömningen kompletteras med "Eftersom utbyggnad av skola medges närmare än 150 meter från farligt godsled har en riskanalys utförts i enlighet med Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen. Sammanfattningsvis visar riskanalysen att risknivån

vid skolan är tillfredsställande låg och att inga ytterligare skyddsåtgärder än det faktiska avståndet till Söderåsbanan är nödvändiga att vidta. Motsvarande skyddsavstånd för bostäder är 70 meter. Riskutredning visar att individrisknivån (utan hänsyn till riskreducerande åtgärder) understiger kriterierna för normalkänslig bebyggelse på ett avstånd om 20 m från närmsta räls. Samtidigt krävs ett urspårningsskydd för att minska "nettotillskottet" av oönskade händelser. Urspårningsskyddets utformning beror på hastigheten på järnvägen. För hastigheter upp till 110 km/h ger jordvallar med dimensioner enligt bilagd riskutredning ett tillfredsställande skydd mot urspårning".

Stängsel finns idag mot idrottsplatsen men behöver kompletteras och ses över. Genomförandebeskrivning förtydligas med "Erforderlig komplettering av stängsel på västra sidan om spåret, mot idrottsplats och skola, anordnas. Enligt Stängsellagens regler är järnvägens innehavare skyldig att anordna, tillse och underhålla stängsel i enlighet med kommunens beslut. Principen är att kostnad för anordnande, tillsyn och underhåll av stängsel betalas till nittio procent av kommunen och tio procent av järnvägens innehavare".

Lokalgatan, utmed östra sidan av spåret, bedöms inte bli så trafikerad att inte nyttotrafik, gående och cyklister kan inrymmas. Följande text i planbeskrivning ändras "Vägförbindelsen, Lokalgatan öster om järnvägen är enligt planbeskrivningen främst avsedd för Lantmännen SW Seeds interna nyttotrafik och allmänhetens gång- och cykeltrafik. Lokalgatan öster om järnvägen, som i planen betecknas som LOKALGATA, är främst avsedd för trafik med mål längs gatan samt gående och cyklister".

Söderåsens miljöförbund, 2011-08-19

Söderåsens miljöförbund lämnar följande synpunkter på planförslaget: För att ytterligare skydda befintliga bostäder bör den föreslagna planbestämmelsen om att det inom område med markanvändning bostäder ska gälla särskilda riktlinjer för trafikbuller kompletteras med följande: Utformning och placering av ny bebyggelse ska ske på ett sådant sätt att bullernivån från järnvägen inte överstiger 55 dBA(ekv) vid omkringliggande bostäder.

Kommentar: Beaktas.

E.ON Gas Sverige AB, 2011-07-01

E.ON Gas Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra i ärendet.

Kommentar: Noteras

E.ON Värme Sverige AB, 2011-07-04

E.ON Värme Sverige (EVS) har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende och vill framföra att vi inte har något att erinra mot denna detaljplan.

Kommentar: Noteras

E.ON Elnät Sverige AB, 2011-07-28

E.ON Elnät Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON Elnät förutom hög- & lågspänningsmarkkablar en nätstation, se karta över området skola/idrott.

För att säkerställa kablarnas exakta läge beställs kostnadsfritt kabelvisning i fält via vår kundtjänst 020-22 24 24 eller via vår hemsida www.eon.se.

För att efterleva Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS 421 01 01 samt den tillhörande handledningen Högspänningsguiden framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS 421 01 01 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E.ON Elnät hemställer att det i plankartan sätts ut område kring transformatorstationen där marken ska vara tillgänglig för elektriska anläggningar. Ett minsta område på 6 x 6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

För att jordkabeln ska vara förenlig med detaljplanen yrkar E.ON Elnät på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område med jordkabeln i mitten, (i den mån kabeln är lokaliserad i kvartersmark). Den restriktion i markanvändningen som egenskapbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON Elnät föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: "Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar"

För att planen skall kunna genomföras krävs eventuellt viss ombyggnation av våra befintliga ledningar. Vi föreslår att ett nära samarbete etableras mellan Svalövs kommun och E.ON Elnät i den fortlöpande detaljplansprocessen, Vår kontaktperson Susanne Robertsson, nås på telefon 070-591 10 16.

EON Elnät hänvisar i övrigt till tidigare yttrande, daterat 2010-06-30

Kommentar: Beaktas. Planförslaget innebär att samtliga kablar flyttas även så jordkabeln. Ett nytt, 6 meter brett, u-område sätts ut på plankartan.

Planbestämmelserna kompletteras med "Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter"

I plankartan sätts ut område kring transformatorstationen som markerar att marken är tillgänglig för elektriska anläggningar. Mark mellan transformatorstation och gata markeras på plankarta och i planbestämmelser anges "mark får inte bebyggas".

Planbeskrivningen kompletteras med "För mark avsedd att vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar och tekniska anläggningar gäller att inom området inte får bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet och underhåll av ledningar".

I genomförandebeskrivningen tas bort "Svalövs kommun genom kommunförvaltningen Samhällsbyggnad ansvarar för iordningsställande av västra delen av Birger Velinders väg inom planområdet till avsedd markanvändning och ändamål." Ny text tillkommer "Fastighetsägaren svarar för att kabelvisning sker före igångsättning. Flyttning av underjordiska kablar/ledningar samt eventuella utredningskostnader som kan uppstå för att utreda alternativa lägen för ledning eller andra åtgärder sker i samråd med

ledningsägare och bekostas av fastighetsägaren. Exploatören står för att nödvändiga försiktighetsmått vidtages i samband med markarbeten.” Under ny rubrik Geoteknisk undersökning tillkommer ”Fastighetsägaren ansvarar för, bekostar och redovisar en detaljerad geoteknisk undersökning för detaljutformning av grundkonstruktioner, dräneringar o.dyl. när byggnads läge m.m. fastlagts ”.

Under rubriken Fastighetsbildning tillkommer ”Förrättningskostnader för nybildning av fastigheter och fastställande av eventuell ledningsrätt, servitut m.m. bekostas av respektive fastighetsägare om inte annat särskilt avtalas”.

Region Skåne, avdelningen för regional utveckling, 2011-07-05

Region Skåne har tidigare lämnat yttrande i programskedet, yttrande daterat 2010-06-24. Utöver det som framkommit i tidigare yttrande, har Region Skåne inget ytterligare att tillägga ur regional synvinkel.

Kommentar: Noteras

Regionmuseet Kristianstad, Landsantikvarien i Skåne, 2011-07-05

För att kunna utveckla den spårbundna infrastrukturen måste säkerhet ingå i åtgärderna. För Svalövs del handlar det här om att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till spårområdet samt om att åtgärda bullernivån. De aktuella fastigheterna ligger norr om den planerade tågstationen. Framförallt berörs Linåkerskolan och bostadsbebyggelsen längs med spårområdet på västra sidan om järnvägen. Därtill finns flera funktioner, såsom naturområde, golfbana och skjutbana öster om järnvägen, som kommunen vill öka tillträdet till. Det planerar man att lösa genom en s k lokalgata öster om spårområdet, vilken är tänkt att förbinda det nya stationsområdet och Månsabovägens bomförsedda korsning.

Den föreslagna detaljplanen omfattar också "mötesstation, plattformar och bullerskydd". Bullerskyddet bör enligt handlingarna vara 2 meter högt, för att fungera optimalt. Kommunen skriver samtidigt att bullerskyddet kan vara det som påverkar kulturmiljön. Förvisso bidrar bullerskydd till en uppdelning, därför är utformningen av övergångarna som ska binda samman de båda sidorna om järnvägen desto viktigare. Järnvägen är en viktig del av kulturmiljön. För att få en fungerande persontågtrafik måste vissa förändringar tillåtas, sätts bullerplanket in i den kontexten blir det lättare att acceptera. Regionmuseet har mot bakgrund av ovanstående inte något att erinra.

Kommentar: Noteras

Skånetrafiken, 2011-07-07

Skånetrafiken har fått rubricerat material för yttrande. Vi hänvisar till vårt tidigare yttrande i ärendet: Vi har ingen erinran mot föreslagna åtgärder. Vi är positiva till åtgärder som underlättar för att starta trafik på Söderåsbanan.

Kommentar: Noteras

Trafikverket, 2011-08-15

Trafikverket har inget att invända mot presenterat planförslag.

Kommentar: Noteras

Svenska stadsnät, 2011-06-20

Vi har inget att erinra mot detaljplanen för Södra Svalöv 18:1,18:3 m fl.

Kommentar: Noteras

Lantmännen SW Seed AB, 2011-08-23

Lantmännen SW Seed AB överklagar Svalövs kommuns expropriation av vår mark och väg och ifrågasätter nödvändigheten att infoga den i "Detaljplanen för del av Södra Svalöv 18:3". Vi önskar därför fortsatta förhandlingar med kommunen för att lösa vägfrågorna på ett sätt som tillfredställer alla önskemål på bästa sätt.

Kommentar: Den enda bevakade övergången (ljusreglerad och försedd med bommar) i Svalövs tätort är belägen strax norr om skolan. Goda gång- och cykelmöjligheter till korsningen på båda sidor om spåret ökar användningen och därmed säkerheten. Kommunens inflytande säkerställs genom föreslagen Lokalgata. Planbeskrivningen förtydligas med "Lokalgatan, öster om järnvägen, är främst avsedd för trafik med mål längs gatan samt gående och cyklister". Begränsning av trafik till rådande behov och förhållanden kan anpassas i lokala trafikstadgan. Det pågår en utredning av allemansrätten och regelverket kan komma att förändras. Möte med Lantmännen SW Seed AB har hållits.

Invändningen noteras som en synpunkt i detta skede eftersom planen inte antagits. Efter att kommunfullmäktige antagit en detaljplan skickas överklagandehänvisning till dem som inte fått sina synpunkter beaktade. (Om man vill överklaga kommunfullmäktiges beslut ska skrivelsen ställas till "Länsstyrelsen i Skåne län, 205 15 Malmö" men skickas eller överlämnas till Svalövs kommun. Ett eventuellt överklagande måste ha kommit in till Svalövs kommun inom tre veckor från den dag tillkännagivandet om justeringen av protokollet med beslutet satts upp på kommunens anslagstavla.)

Södra Svalöv 6:157 m fl, Gert Appelkvist, 2011-07-31

Synpunkter på, förslag till detaljplan för del av Södra Svalöv 18:3, 18:1 och 30:7 m fl, i Svalövs kommun, Skåne län samrådshandling dat 2011-04-28 jämte därtill hörande frågor.

Tack för den utförliga informationen dat 2010-06-21 gällande persontågstrafikstationen i Svalöv mm, vilken jag tidigare har erhållit jämte nu samrådshandling enligt ovan. Jag tycker att det mesta verkar vara bra tänkt och planerat samt ritat. Dock vill jag inkomma med några synpunkter, förslag och frågor.

Bullerplanket

Höjd och material

Först och främst; enligt samråd 2006-02-07 skulle det enligt Banverkets projektledare Jan Kallkvist bli 2,5 meter högt. Nu har detta sänkts till 2,0 meter. (över rälsnivå). Är det fullgott? Materialvalet skulle bli lärkträ och det är ju ett mycket tåligt material. Betong ansågs för dyrt.

Genomsiktighet

Redan vid Banverkets ursprungliga informationsmöte 1999-02-03 framhöll Skånetrafikens Katharina Erlingsson varmt önskemålet om att man från tåget vid passage och stopp skulle kunna se något av Svalövs centrum. Och omvänt byborna se något av ett passerande eller stillastående persontåg. Detta bl a för den ömsesidiga marknadsföringseffekten av såväl kollektivtrafiken som kommuncentrat. Även andra aspekter har framhållits, som rent humana, sociala och kulturella värden där mänskliga aktiviteter integreras genom att synliggöras. Ja även ögonkontakt buss - tåg har ansetts viktiga. Genom stationsplaceringen har detta i vart fall till stor del uppnåtts. Bilparkeringen och bussangöringen vid tågstationen ligger utanför och söder om det nu aktuella planområdet. Jag vill ändå framhålla att Skånetrafiken varmt välkomnar ett

genomsiktligt "plank" där. Det har talats om tre glasrutor (i höjdded), jag föreställer mig plexiglas. Senast känt från Bo & Bygg är att; det är troligt att stationsområdet utformas bl a i enlighet med Skånetrafikens riktlinjer för Pågatågsstationer". Jag skulle vilja föreslå att kommunen döper området till **Tågplatsen alt. Tågplatsen eller Stationsplatsen!**

Ytterligare rumsupplevelse tåg - centrum

Det finns en annan parkering/öppen plats i Svalövs centrum där man skulle ge ett utomhusrumsligt synintryck åt resandena med Pågatågen. Och det ligger inom planområdet, nämligen den för Svalövs kommun, ICA-hallen och "Rosa huset" gemensamma parkeringen. Där är oftast mycket livligt och aktivt. Ett **antal plexiglasrutor** i överkant av bullerplanket i ögonhöjd för sittande och stående tågresande skulle ge en blick ända ner till centrum. Jag vill föreslå att kommunen döper området till **Rälsplan**. Det ligger intill järnvägsrälsen men det finns ingen station. Namnförslaget ansluter till det gamla kvartersnamnet Rallaté (rulla till), rallare, rails -räls.

Öronmärkt penningpott för bullerskydd samt belopp för oförutsett

Banverkets dåvarande projektledare Anders Björner framhöll redan 1999-02-03 att om mötespåret kom att förläggas alternativet "Svalöv norr" skulle det finnas en öronmärkt penningpott för rubricerade att fördelas mellan Svalövs och Kågeröds centrum. Jag är något osäker men tror att det rörde sig om 4,7 miljoner SEK. Jag undrar om beloppet skall indexeras samt även hur fördelningen skall ske, proportionellt efter respektive planks längd eller på annat sätt? Dessutom skulle det finnas 13 miljoner SEK avsatta i projektet Söderåsbanan i sin helhet, för oförutsedda omkostnader. Samma sak där, inflationskydd eller inte?

Planskild gång- och cykeltunnel med trappsteg och ramp

Med en höjdskillnad inklusive plattform på 4.8 meter och en lutningsgrad på 1:20 blir trappan/rampen öster om spåren och östra plattformen 96 meter lång. På kartan från revideringen 2007-09-25 ser den inte ut att vara längre än 65 meter eller kanske bara 30-35 meter. För de rörelsehindre som skall upp på den västra plattformen (men från en högre nivå) ser det också ut som max ca 30-35 meter. Skalan anges i övre högra hörnet med 0 - 50 - 100 (meter). Jag är lite oklar över om det rör sig om 5 eller 13 promille. Hur som helst: ingen rullstolsbunden torde klara eller ens våga sig på dessa långa ramper, varken i fullt dagsljus eller i ett trappschakt - utan medföljande assistent. Knappast heller en person med rollator. (artros i fötterna eller yrsel p g a medicinering).

Förslag: Rita in 2 st hisschakt

För att kunna öka tillgängligheten för även rörelsehindre i framtiden med minsta investeringskostnader föreslår jag att två stycken hisschakt inritas. Det ena norr om tunneln under västra plattformen, det andra omedelbart norr om tunnelns 90-gradiga böj åt söder med möjlighet att ta sig söderut till den östra plattformens början. (Ovanpå trappan med ramp som torde vara underjordisk och täckt i denna del). Den enda förberedelse man kan tänkas vilja göra vid byggandet av tunneln är två stycken öppningar för framtida hissdörr i betongväggen vilka täckes för, för att lätt kunna öppnas i framtiden. Detta för den händelse att man kommer fram till att samhällsnyttan är större än kapital- och driftskostnaderna.

Exempel med och utan hiss/hissar.

Jag skulle vilja rekommendera ett studiebesök vid Pågatågsstationen i Kävlinge. Den ligger alldeles norr om den gamla järnvägsstationen från 1800-talet. Det första man ser, om man kommer med bil, är en kvadratisk utformad hisskur ovan mark. Den är tillräckligt stor för att rymma ett mindre sällskap på en gång eller t ex en handikappad

person i s k Permobil (en tyngre eldriven rullstol) alt. några personer med var sin cykel och bagage. Med hjälp av hissen kommer man raskt ner i nivå med tågen och kan där välja spår.

I pressen har framskyttat insändare och artiklar från något annat ställe i Skåne där man valt att välja bort hiss/ar från början. Man har gjort breda ljusa och luftiga trappor (som väl är med handledare/räcke vid väggen). Men det har inte hjälpt. Det har blivit klagomål från väldigt många och bad will för kommunen.

Östra vattenverket, taget ur drift

Kan ändringen av markanvändningen för S. Svalöv 6:135 och 6:148 från nuvarande Allmänt ändamål till Icke störande verksamhet innebära ett hinder för kommunen att ha kvar anläggningen, om än i malpåse, som en yttersta reservmöjlighet för alla oförutsedda händelsers skull? Kalkhalten lär vara ca 20 hårdhetsgrader, men som dricks-, te- och kaffevatten fungerade det bra förr i tiden och smaken var inte oäven. Dock blev det mycket kalkavsättning i kaffepannan och det krävdes mycket tvål och tvättmedel. Ringsjövattnet smakade inget vidare och diskmaskinerna fick ställas undan p g a avsättningar på glas, bestick och porslin under tiden vi nyligen var utan Bolmenvattnet. Järnvägsplanen skall ju dock beakta vattentäkten.

PS Mina båda namnförslag **Tågplatsen m fl** resp. **Rälsplan** har uppkommit genom att kommunen har ålagts att döpa gator mm. Det är uppenbart att det kan vara bra att kunna skilja de olika öppna platserna/parkeringarna mm åt. Man har nyligen bett allmänheten om förslag till namn på torget framför kommunhuset. Jag föreslog helt enkelt, kort och gott "Torget". Det lär passa för en mindre centralort och så ligger ju det nya torget just vid: Torggatan!

Kommentar: Beaktas till delar. Bullerberäkningen påvisar att en byggnad placerad ca 20 meter från spårmitt klarar dagens riktvärde enligt huvudregeln om 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad med en bullerskärm på 2,2 meter. Däremot klaras inte riktvärdet enligt huvudregeln om 70 dBA maximal ljudnivå utomhus vid uteplats. Synpunkter på utformning och önskemålet om ett, på strategiskt valda platser, genomsiktligt plank vidarebefordras till Trafikverket. Utförande och material på bullerplanket specificeras inte i detaljplanen.

Åtgärder för utbyggnad av stationer och mötesspår är inte med i aktuell Järnvägsplan och är därmed troligtvis inte budgeterade. Nivåskillnaderna gör att ramperna inte behöver bli så långa. (Detaljplaneförslaget till stationsområdet utesluter inte möjlighet till hissar även om dessa inte illustreras.)

Detaljplanen ändrar inte gällande bygglov och kommunen kan välja att ha kvar anläggningen men bör verka för ett genomförande av detaljplanen.

ÄNDRINGAR

Samrådet har lett till ändringar i planförslaget. Vilket medför att planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljöbedömning och plankarta reviderats. Förutom redaktionella ändringar och omdisponering har handlingar ändrats enligt angivet i kommentarer samt enligt nedan.

Ändringar på plankarta och i planbestämmelser

- *Kupor och frontespis får uppföras till högst en 1/3 av fasadlängden mot gata.*
- *På plankartan tas x-område bort (även i beteckningarna) ett förtydligande bedöms inte nödvändigt.*
- *Även gata väster om järnvägen betecknas LOKALGATA.*
- *Stängsel ritas in väster om spåret från planket norrut (beteckningen införs i teckenförklaring).*
- *Mark mellan transformatorstation och gata markeras som u-område, dvs mark som inte får bebyggas, på plankarta.*
- *Höjd på bullerskärm skall vara 2,2 meter.*
- *Område för bostad/kontor/handel flyttas till att gälla ca 24 - 25 meter från spårmit.*
- *Bebyggelse begränsas till 1 våning.*
- *Genomförandetid ändras till 10 år.*
- *Skyddsvall mot spår är inritad.*
- *Utformning och placering av ny bebyggelse ska ske på ett sådant sätt att bullernivån från järnvägen inte överstiger 55 dBA(ekv) vid omkringliggande bostäder.*

Ändringar i planbeskrivning

- *Lokalgatan öster om järnvägen, som i planen betecknas som LOKALGATA, är främst avsedd för trafik med mål längs gatan samt gående och cyklister.*
- *För mark avsedd att vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar och tekniska anläggningar gäller att inom området inte får bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet och underhåll av ledningar.*
- *En övergripande bullerutredning är utförd i bullerberäkningsprogrammet Buller Tåg i samband med utställningsskedet.*
- *Höjd på bullerskärm skall vara 2,2 meter.*
- *Ett mindre område för naturmark anordnas även väster om järnvägen för att säkerställa ett skyddsavstånd till befintlig idrottsverksamhet.*
- *Inom området för Bostäder, Kontor och Handel är byggnads största antal våningar begränsat till maximalt ett våningsplan.*
- *Text under rubriken Miljöpåverkan redovisas i Miljöbedömning.*

Ändringar i miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

- *I detaljplanen medges ej kontor, handel, bostäder närmare spårmit än ca 25 meter. Gjord bullerberäkning, bilaga 1 (Buller i Svalövs kommun) och bilaga 2 (Beräkning av Tågbuller), påvisar att en byggnad placerad ca 20 meter från spårmit klarar dagens riktvärde enligt huvudregeln om 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad. Däremot klaras inte riktvärdet enligt huvudregeln om 70 dBA maximal ljudnivå utomhus vid uteplats. Uteplats etableras därmed med fördel väster om fastighetens huvudbyggnad.*
- *Eftersom utbyggnad av skola medges närmare än 150 meter från farligt godsled har en riskanalys utförts i enlighet med Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen. Sammanfattningsvis visar riskanalysen att risknivån vid skolan är tillfredsställande*

låg och att inga ytterligare skyddsåtgärder än det faktiska avståndet till Söderåsbanan är nödvändiga att vidta.

- *Motsvarande skyddsavstånd för bostäder är 70 meter. Riskutredning visar att individrisknivån (utan hänsyn till riskreducerande åtgärder) understiger kriterierna för normalkänslig bebyggelse på ett avstånd om 20 m från närmsta räls. Samtidigt krävs ett urspårningsskydd för att minska "nettotillskottet" av oönskade händelser. Urspårningsskyddets utformning beror på hastigheten på järnvägen. För hastigheter upp till 110 km/h ger jordvallar med dimensioner enligt bilagd riskutredning ett tillfredsställande skydd mot urspårning.*
- *Genom att säkerställa möjlighet för gående och cyklande att utan större omvägar nå en bevakad och bomförsedd korsning tas barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tillvara.*

Bilagor:

- *Samlad effektbedömning, Objekt: Söderåsbanan, Etapp 2, 2009-05-05*
- *Buller i Svalövs kommun*
- *Beräkning av Tågbuller*
- *Riskutredning med anledning av transport av farligt gods på Söderåsbanan*
- *Utbyggnad av Centralskolan i Svalöv – riskbedömning med anledning av transport av farligt gods på Söderåsbanan*

Ändringar i genomförandebeskrivning

- *Erforderlig komplettering av stängsel på västra sidan om spåret, mot idrottsplats och skola, anordnas. Enligt Stängsellagens regler är järnvägens innehavare skyldig att anordna, tillse och underhålla stängsel i enlighet med kommunens beslut. Principen är att kostnad för anordnande, tillsyn och underhåll av stängsel betalas till nittio procent av kommunen och tio procent av järnvägens innehavare.*
- *Fastighetsägare svarar för att erforderlig kabelvisning sker före igångsättning. Flyttning av underjordiska kablar/ledningar samt eventuella utredningskostnader som kan uppstå får att utreda alternativa lägen för ledning eller andra åtgärder sker i samråd med ledningsägare och bekostas av fastighetsägaren.*
- *Fastighetsägaren ansvarar för, bekostar och redovisar en detaljerad geoteknisk undersökning för detaljutformning av grundkonstruktioner, dräneringar och dylikt när byggnads läge m.m. fastlagts.*
- *Plankostnader på kvartersmark i planen uttages i samband med bygglov, enligt av kommunfullmäktige fastställd taxa.*
- *Teknik & Service ersätts med kommunförvaltningen Samhällsbyggnad.*

Svalövs kommun

Vlasta Sabljak
Plan- och bygglovsarkitekt

Astrid Burton
Planassistent