



Granskning (utställning)

Förslag till detaljplan för del av Södra Svalöv 18:3 m fl (Mötesspår), Svalövs samhälle, Svalövs kommun, Skåne län

Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i detaljplanearbetet för att främja en hållbar utveckling.

Enligt bestämmelser i plan- och bygglagen samt miljöbalken ska en miljöbedömning göras av en detaljplan om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Påvisar bedömningen en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Nedanstående redovisning av kriterier utgör grund för kommunens bedömning av om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.



Planens syfte och huvuddrag

I samband med stängning av plankorsningar och utförande av ny säkrare korsning i Svalövs tätort har Trafikverket framställt önskemål om upprättande av två detaljplaner utmed Söderåsbanan. I första etappen stängs två icke detaljplanerade plankorsningar norr om Svalöv. Trafikverket avser att även stänga plankorsningen på Birger Velinders väg. För en helhetsbild över de planerade åtgärder genomfördes programsamråd för båda planer samtidigt.

När Hallandsåsen är färdigställd planera man leda om de godståg som i dag går omvägen via Markarydsbanan och Hässleholm ner till Malmö till Söderåsbanan. Banan rustas upp för att öka kapaciteten för godståg och för att på sikt även kunna köra persontåg. Om alla godståg skall köra via Söderåsbanan och det ska finnas kapacitet för Pågatågstrafik behöver Söderåsbanan rustas upp ytterligare och förses med bland annat nya mötesspår.

Förslag till denna detaljplan upprättas i huvudsak för beredskap för framtida persontrafik. Syftet med planen är bl.a. att pröva möjligheten att stänga plankorsningen på Birger Velinders väg över järnvägen, anordna bullerplank och säkerställa allmänhetens möjligheter att röra sig öster om järnvägen genom anläggande av lokalgata.

Platsens egenskaper



Heleneborg i förgrunden med befintlig väg som ansluter till Birger Velinders väg

Mark och bebyggelse

Huvuddelen av planområdet utgörs av järnvägsmark (banvall) och odlingsmark. Övrig mark är i princip planlagd och ianspråktagen för bebyggelse och gata. Vid tillkommande vägar för gång-, cykel- och nyttotrafik öster om järnvägen kommer odlingsmark att behövas i anspråk. För att minska intrången i odlingsmark kommer befintliga och nya markvägar tillåta både gång- och cykeltrafik liksom jordbrukets nyttotrafik. Tillkommande vägar anläggs med lägst den standard som övriga markvägar.

Förordnanden och skyddsvärden

Riksintresse

Söderåsbanan är utpekad som riksintresse enligt Miljöbalken 3:8. Säkrare järnvägs korsningar gynnar riksintresset Söderåsbanan.

Naturmiljö

Småbiotoper såsom till exempel stenmurar, odlingsrösen eller alléer är generellt skyddade och vissa arter omfattas av bestämmelserna i Artskyddsförordningen (SFS 2007:845). Stenmurar och odlingsrösen förekommer inte inom planområdet. Den trädrad som förekommer inom planområdet bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Då berörd odlingsmark är bevuxen med monokulturer bedöms inte den biologiska mångfalden påverkas negativt. Påverkan på förekomsten av arter som omfattas av bestämmelserna i Artskyddsförordningen (SFS 2007:845) bedöms inte ske.

Kulturmiljö och fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Om dolda, okända, fasta fornlämningar påträffas i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kapitel 10 § lagen om kulturminnen mm, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Kulturmiljön inom planområdet och närliggande områden karakteriseras av odlingslandskapet med öppna fält genomkorsade av markvägar.

Tillkomsten av nytt stråk utmed järnvägen förändrar inte landskapsbilden. Tillkomsten av bullerskydd och skyddsvall längs järnvägens västra sida mot bostadsbebyggelse innebär däremot en förändring av kulturmiljön i villaområdet.

Effekter på hälsa och säkerhet

Trafik och säkerhet

Utvecklingen av Söderåsbanan medför att godstrafiken och på sikt även persontrafiken på sträckan ökar vilket antas ge en överflyttning av trafik från väg- till järnvägstrafik. Detta förutses leda till minskade olycksrisker för biltrafiken regionalt.

Järnvägen kommer även i framtiden att vara enkelspårig. Den ökande järnvägstrafiken medför större risker utmed och vid korsning av järnvägen. Den nya plankorsningen, norr om planområdet, förbinder östra delen av Linåkravägen med Månsabovägen som ansluter vidare till väg 106.

Genom stängning av den obevakade plankorsningen mellan Birger Velinders väg och järnvägen minskar risken för olyckor för såväl järnvägs- som vägtrafiken.

Ny väg anordnas i nordsydlig riktning på östra sidan av järnvägen som Lantmännen SW Seed AB, med verksamheter på båda sidor om järnvägen, avser att använda för jordbruksmaskiner och persontransporter. Därmed upphör denna trafik längs Michel Ols väg.

Ökade tågtrafik på Söderåsbanan innebär att behovet av uppsättning av stängselskydd utmed idrottsplatsen mot järnvägen ökar.

Trafikbuller

Antalet tåg ökar vilket medför att antalet störningstillfällen ökar.

I detaljplanen medges ej kontor, handel, bostäder närmare spårmiten 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 spårmiten 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.

Med tillkomsten av planförslagets bullerskärm längs järnvägen mot bostadsbebyggelse på västra sidan om spåret, utmed Svalegatan och Brunngatan samt norrut över Birger Velinders väg förbättras ljudmiljön.

Skyddsavstånd

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.

Föroreningar och utsläpp

Banvallar innebär generellt risk för föroreningar. Föroreningar i järnvägs miljön är dels förknippade med trafikens föroreningar dels med behandling av banvallar för att till exempel förhindra att syllar ruttnar och att banvallen växer igen. Transport och spridning av kreosot i naturen är komplex. Under senare år har också partikelbildningen från tågtrafik uppmärksamats. Risken för föroreningar i läget för befintlig banvall bedöms som måttliga.

Åtgärden bidrar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Tågdriftskostnaden minskar samtidigt som det sker en överflyttning från lastbil till tåg som gör att de totala emissionerna minskar. Inga övriga föroreningar är kända inom planområdet. Negativ påverkan på luft och klimat bedöms inte uppstå av i planen prövade åtgärder.

Åtgärderna främjar å andra sidan trafiksäkerheten och på sikt kollektivresandet, vilket bedöms minska utsläpp av klimatgaser och miljögifter till luft.

Vatten

Dagvatten från vägtrafiken innehåller föroreningar som kan behöva renas för att inte påverka vattenmiljön negativt. Genom hårdgörande av ytan hindras vatten dessutom från att tas upp av växter och från att infiltrera ner i marken.

Ytavvattning från lokalgata avleds genom anslutning till befintlig dagvattenledning efter utjämning av flödet i vägdike eller utjämningsmagasin.

Grundvatten eller naturligt förekommande ytvatten bedöms inte påverkas negativt.

Miljöpåverkan från omgivningen

Planområdet bedöms inte vara negativt påverkat av andra miljöfaktorer i omgivningen.

Sociala konsekvenser

Barriäreffekt och rekreation

Trafikverket prövar i denna detaljplan att stänga plankorsningen på Birger Velinders väg.

Stängning av plankorsningar påverkar tillgängligheten till områden öster om järnvägen. Möjlighet till närrekreation påverkas med ökad barriäreffekt när flera plankorsningar slopas.

Ökad järnvägstrafik påverkar tillgängligheten också genom längre och tätare väntetider vid den bevakade plankorsningen.

Med planerad ny förbindelse öster om järnvägen mellan kommande stationsområde och Den nya järnvägs korsningen vid Månsabovägen bedöms tillgängligheten till jordbrukslandskapet och till naturområdet nordost om samhället inte försämrats nämnvärt.

Social miljö

Planförslaget bedöms inte påverka den sociala miljön i Svalövs samhälle.

Barnperspektivet

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.

Nollalternativ

Nollalternativet beskriver vad som händer om föreslagna åtgärder inte utförs. För planområdet innebär det bl.a. att inte beredskap för persontrafik på Södersåsbanan skapas och att det östra vattenverket som tagits ur bruk står kvar oanvänt. Det innebär också att befintlig teknisk anläggning vid skolan inte stämmer överens med gällande detaljplan, att skolan inte byggs ut och att parkering även fortsättningsvis sker på kvartersmark.

Ställningstagande och motivering

Motivering

Planområdet är bebyggt. Det utgörs inte av ekologiskt känsliga områden och bedöms inte vara betydande sårbart ur historiskt, kulturellt eller arkeologisk synvinkel

En utveckling av person- och godstrafik på Söderåsbanan innebär att man:

- säkerställer kollektivtrafikens konkurrenskraft,
- minskar restiden,
- förbättrar trafiksäkerheten,
- ökar tillgängligheten till arbete och boende i Svalöv kommun.

Projektet bedöms inte alstra tillkommande buller och avgaser av betydande mängd då bullerplank anordnas mot bebyggelse. Riskerna för människors hälsa eller för miljön bedöms som ringa och några miljö kvalitetsnormer inte överskridas med planförslaget. Påverkans totaleffekt bedöms inte vara av gränsoverskridande karaktär.

Samråd

Samråd kring bedömningen och avgränsningen har skett med allmänheten, Länsstyrelsen i Skåne och Söderåsens Miljöförbund m.fl. i samband med planprocessen. Tidigt plansamråd har hållits 2010-04-29 med Länsstyrelsen i Skåne.

Avvägning enligt miljöbalken

Mot bakgrund av att Svalövs samhälle sedan lång tid tillbaka präglats av jordbrukslandskapet med dess markvägar och järnväg bedöms inte ett genomförande av detaljplanen få betydande miljöpåverkan och en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) erfordras inte.

MEDVERKANDE

Planen är beställd av Banverket, nuvarande Trafikverket och upprättad av Atkins Sverige AB, initialt genom Ingemar Braathen. Miljöbedömningen är utförd av handläggare och beredande på Svalövs kommun.

Svalövs kommun

Vlasta Sabljak
Plan- och bygglovsarkitekt

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