

Dnr: BTRN 2012-161

## Granskningsredogörelse I

### Teckomatorp 9:7, 7:1 m.fl. (Teckomatorpsgården)

Numera bl.a. detaljplan för:

- Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 "Teckomatorps verksamhetsområde"
- Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 m.fl. "Teckomatorpsgården".

#### Allmänt

Granskningsredogörelsen (I) innehåller en beskrivning av planprocessen, en sammanställning av inkomna yttranden med kommentar efter respektive yttrande samt förslag till ändringar inför nästa granskningskede (II).

#### Hur planprocessen har bedrivits

Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet gav 2012-05-02 kommunförvaltningen Plan och Bygg i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för del av Teckomatorp 9:7 m.fl. i enlighet med start-PM 2012-04-03.

Förslaget till detaljplan har varit ute på samråd under perioden 2012-12-05 – 2013-01-29.

Samhällsbyggnadsutskottet (tidigare Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet) gav 2015-06-09 kommunförvaltningen i uppdrag att ställa ut förslaget för granskning.

Förslaget till detaljplan var utställt för granskning under tiden 2015-07-01 – 2015-08-12.

Handlingar har översänts till sakägare och rättighetshavare samt till myndigheter m.fl. enligt sändlista och fastighetsförteckning. Granskningen annonserades i Skånska Dagbladet, Landskronaposten och Lokaltidningen samt aviserades på kommunens anslagstavla och hemsida. Förslaget ställdes ut i kommunhusets foajé, på biblioteket i Teckomatorp samt kommunens hemsida.

#### Granskning II

Med anledning av inkomna yttranden från framför allt Trafikverket har planen reviderats i sådan omfattning att den ställs ut för en andra granskning (II).

Det ursprungliga detaljplaneområdet har delats upp i mindre detaljplaner. Etappindelning redovisas i detaljplan för Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 m.fl. "Teckomatorpsgården".

Planprocessen utförs med normalt planförfarande vilket innebär att detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

#### Tidplan

Plansamråd: 5 december 2012 - 29 januari 2013

Granskning I: 1 juli - 12 augusti 2015

Granskning II: oktober - december 2016

Antagande och laga kraft: december 2016 - mars 2017

#### Yttranden

Under granskningskedet inkom 10 yttranden. Samtliga yttranden visas i sin helhet och kommenteras. Originaltexten finns hos Plan & Bygg, Herrevadsgatan 10, Svalöv.

Följande har inte haft något att erinra mot planförslaget:

- Regionala tillväxtnämnden (Region Skåne)
- Söderåsens miljöförbund
- E.ON gas

## Inkomna yttranden

### 1. Länsstyrelsen i Skåne län, 2015-09-28

Syftet med planläggningen är att pröva möjligheten till en större utbyggnad i nordöstra delen av Teckomatorp. Förslaget innebär i huvudsak bostäder i anslutning till persontågsstation men också möjlighet till mindre icke störande verksamheter kombinerat med boende och centrumändamål. Inom planområdet ryms parkytor, möjlighet till idrott och skola alternativt vård.

Nuvarande markanvändning är högvärdig jordbruksmark och området är ej tidigare planlagt. Planförslaget finns till viss del med i gällande ÖP, som anger bostadsutbyggnad i Teckomatorp men dock ett mindre område än i föreslagen detaljplan.

Länsstyrelsen påminner om att den brukningsvärda jordbruksmarken endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Kommunen menar att den planerade bebyggelsen tillgodoser väsentliga samhällsintressen, bebyggelse i stationsnära läge. Länsstyrelsen ifrågasätter om en så stor plan för bebyggelse i Teckomatorp kan betraktas som ett väsentligt samhällsintresse då utbyggnaden sannolikt kommer att ta mycket lång tid att genomföra. Länsstyrelsen vidhåller därför att omfattningen av planerad utbyggnad bör minskas och delas upp i etapper. Länsstyrelsen förutsätter även att anslutning till befintligt vägnät sker i samförstånd med Trafikverket.

**Kommentar:** *Det ursprungliga detaljplaneområdet har delats upp i mindre detaljplaner. Utbyggnaden av området förväntas ske i etapper enligt planbeskrivningen Detaljerad etappindelning och utbyggnad regleras genom exploateringsavtal och/eller genomförandeavtal.*

*Blandad bebyggelse i centralt läge och ett verksamhetsområde, vid en knutpunkt längs ett kollektivtrafikstråk tillför påtagliga fördelar för ortens långsiktiga samhällsutveckling och tillfredsställer det allmänna intresset att tillskapa ny bostadsbebyggelse.*

*Genom det nya verksamhetsområdet kan befintliga verksamheter belägna i centrala Teckomatorp erbjudas möjlighet att flytta till utkanten av orten varpå mer centrala områden på sikt kan tas i anspråk för bostadsbebyggelse.*

*Med en för Teckomatorp hög exploatering används ianspråktagen jordbruksmark optimalt. Genom att befintlig infrastruktur tillvaratas samt att service och arbetsplatser utvecklas främjas en hållbar utveckling.*

*Enligt åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Väg 1190 (Karlsgatan) i Teckomatorp, föranledd av bl.a. ökad järnvägstrafik, kommer Karlsgatan, som idag är tätortens enda utfart norrut, att vara belastad med långa köbildningar, särskilt i det fall fyrtågsmöten genomförs. Köbildningar bedöms komma att uppstå både vid järnvägs korsningen och i korsningen Karlsgatan/väg 17.*

*En god framförhållning medför hushållning med kommunens resurser:*

- *Vägar planeras i god tid för kommande trafikförändringar.*
- *VA-utbyggnad sker med hänsyn till planerad utbyggnad.*
- *Kostnader för bullervallar som anordnas under en längre tidsperiod blir lägre.*

## 2. Regionala tillväxtnämnden, 2015-08-11

Region Skåne har yttrat sig i detaljplanens samrådsskede genom Regionala tillväxtnämnden, 2013-01-29 samt genom Skånetrafiken, 2013-01-08.

Region Skåne vill återigen framhålla att det är positivt att Svalövs kommun tillvaratar det stationsnära läget genom att möjliggöra utbyggnad av bostäder och verksamheter. En förändring sedan samrådsskedet är att gång- och cykelvägnätet tydliggjorts på illustrationsplanen, vilket är positivt. Region Skåne har inga ytterligare synpunkter på planförslaget utifrån det regionala utvecklingsansvaret.

I handläggningen av detta ärende har enheten för strategisk fysisk planering och Skånetrafiken deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-01-29, § 14.

**Kommentar:** Noteras

## 3. Söderåsens miljöförbund, 2015-07-24

Söderåsens miljöförbund har inget att invända mot detaljplanen.

### Utredning i ärendet

Miljöförbundet hade i det förra yttrandet synpunkter på att bullersituationen för området behövde utredas ytterligare.

En ny bullerutredning, daterad 17 juni 2015, visar att området är påverkat av buller både från väg och järnväg. Utredningen visar beräknade bullernivåer både idag och 2030. I utredningen finns förslag på bullerskydd och planbestämmelser som möjliggör uppförande av bullerskydd har arbetats in i planen.

**Kommentar:** Noteras

## 4. Trafikverket, 2015-08-27

### Statliga vägar och nya väganslutningar

Förutsättningarna vad gäller ny anslutning till väg 17 har ändrats sedan den aktuella detaljplanen var på samråd. Trafikverket har pekat ut väg 17 som stråk i det funktionellt prioriterade vägnätet, där den regionala framkomligheten för person- och godstransporter ska värnas. Åtgärder som minskar den regionala framkomligheten ska undvikas, såsom nya anslutningar, cirkulationsplatser etc. Detta innebär att Trafikverket inte kan godkänna en ny anslutning till väg 17 från det aktuella planområdet, då en sådan bedöms påverka kapaciteten och framkomligheten längs väg 17 negativt.

Trafikverket kan därför inte ta ställning till det liggande planförslaget avseende påverkan på de statliga vägarna. Kommunen måste ta fram en reviderad konsekvensbeskrivning avseende trafiken, utan en ny anslutning till väg 17, då trafiken istället leds via anslutningar till Karlsgatan. Till grund för konsekvensbeskrivningen bör kommunen göra en översyn av förslaget till utformning av bebyggelse, gatunät och trafikförsörjning av området, t.ex. för att undvika genomfartstrafik genom bostadsområden.

Förslaget till utformning av befintlig korsning mellan Karlsgatan och väg 17 bör klargöras innan planen antas, så att planområdet kan anpassas för att medge utrymme för tillkommande vägområde. Utredning av korsningen bör ske i nära samarbete med Trafikverket. För att Trafikverket ska kunna granska kapacitetsberäkningen och ta ställning till lämplig korsningstyp behöver vi ta del av mer detaljerat underlag än vad som redovisas.

Då den planerade ombyggnaden är relativt omfattande och planens genomförandetid är 15 år, efterfrågar vi att utbyggnadsetapper anges, till vilka erforderliga åtgärder på de statliga vägarna kan kopplas. En redovisning bör då göras i konsekvensbeskrivningen av vilken trafikmängd samt andel/etapp av utbyggnaden som föranleder behov av ombyggnad av korsningen Karlsgatan/Väg 17.

Planförslaget omfattar två nya anslutningar till väg 1190/Karlsgatan samt en förändring av anslutningen av Järnvägsgatan till Karlsgatan genom en förlängning. Trafikverket anser att

antalet anslutningar till Karlsgatan ska begränsas för att framkomligheten längs Karlsgatan ska säkras. Här bör även beaktas hur god framkomlighet och trafiksäkerhet ska uppnås för gång- och cykeltrafiken längs Karlsgatan. Trafikverket gör bedömningen att anslutningarnas närhet till plankorsningen mellan Karlsgatan och järnvägen kan påverka framkomligheten negativt. Vi anser därför att kommunen bör ändra planförslaget till att omfatta en ny anslutning till Karlsgatan istället för två. Anslutning av områdena med centrum/skola/vård samt centrum/bostäder bör ske mot lokalgata och befintliga anslutningar av enskilda vägar stängas. Markering i plankartan av bestämmelsen för in- och utfart får ej anordnas, bör göras/förtydligas vid korsningen väg 17 /Karlsgatan, utmed Karlsgatan vid centrum/bostäder, vid centrum/skola/vård samt söder om Järnvägsgränd.

Det bör framgå i planen att det i Trafikverkets ombyggnad av Teckomatorps station inte ingår en ombyggnad till planskildhet av plankorsningen med järnvägen. Kommunen och Trafikverket bör gemensamt diskutera hur en god trafiklösning längs Karlsgatan och vid plankorsningen kan åstadkommas.

Den ringled som kommunen i konsekvensbeskrivningen och i förslag till översiktsplan anser bör genomföras, finns inte med i Trafikverkets ekonomiska planer, vilket bör framgå. Karlsgatan/väg 1190 har främst en funktion för lokal trafik till/från Teckomatorp och inte för genomfartstrafik, varför en ringled inte skulle få tillräcklig effekt. Trafikmängden söder om orten är relativt låg, med ett antal fordon på ca 2200 år 2008. Väg 1190 har inte en utpekad funktion som förbindelse mellan väg 17 och väg 108.

Åtgärderna på de statliga vägarna som föranleds av exploateringen ska bekostas av kommunen eller exploatören.

**Kommentar:** *Barriäreffekterna är påtagliga i Teckomatorp. Det finns en anslutning i söder och en i norr till väg 17 samt endast en järnvägspassage. Planområdet är inklämt mellan järnvägen och väg 17. I planerade förändringar av den statliga infrastrukturen har inte beaktats eller hänsyn tagits till den långsiktiga samhällsutvecklingen i stationsnära läge i Teckomatorp. Blandad bebyggelse i centralt läge, vid en knutpunkt längs ett kollektivtrafikstråk tillför påtagliga fördelar för ortens långsiktiga samhällsutveckling. Genom att befintlig infrastruktur tillvaratas samt att service och arbetsplatser utvecklas, främjas en hållbar utveckling.*

*Det noteras att anslutningen Karlsgatan (väg 1190) och väg 17 i dagsläget inte är utformad enligt VGU. Komplettering av sammanfattande konsekvenser av planens genomförande med avseende på allmänna vägar skickades till Trafikverket 2015-08-25. En gemensam åtgärdsvalsstudie med Trafikverket har därefter utförts i bl.a. syfte att utreda konsekvenser av framtida trafik längs med Karlsgatan (väg 1190) genom Teckomatorp och behovet av framtida åtgärder.*

*Konsekvensen av planerade fyrtågsmöten i Teckomatorp blir påtagligt långa bomfällningstider. Av åtgärdsvalsstudien framgår att långa köbildningar kommer att uppstå både vid järnvägsplaneringen och mot väg 17 om inte omfattande åtgärder vidtas. I dagsläget har finansiering till eventuella åtgärder inte lösts.*

*Genomförandetiden för detaljplanen för Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 "Teckomatorps verksamhetsområde och för detaljplanen för Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 m.fl. "Teckomatorpsgården" till 15 år.*

*Byggnation förväntas ske i etapper, i princip enligt detaljplanebeskrivning under rubriken genomförandebeskrivning. Detaljerad etappindelning och utbyggnad regleras genom exploaterings- och/eller genomförandeavtal.*

*Troligt är att verksamheter i öster etableras sporadiskt under hela genomförandeperioden. Utan att veta typ av verksamhet är det svårt att precisera trafikbelastningen. Man kan inte heller räkna med att varje etapp är fullt utbyggd innan nästa startar eller att tillåten byggrätt tas i anspråk. Bland annat på grund av ovan föreslås utbyggnad av trafikplats ske utifrån en ökning av trafikbelastningen.*

*Trafiken enkelriktas där så erfordras för att öka framkomligheten. Markering i plankartan av bestämmelsen för in- och utfart får ej anordnas redovisas.*

*Följande ändringar tillkommer i genomförandebeskrivning i berörd detaljplan:*

- *Detaljerad utredning av korsning på/till statlig väg sker i samarbete mellan Trafikverket och Svalövs kommun i samband med genomförande.*
- *Finansiering med avseende på kostnader, föranledda av planförslaget, på statlig infrastruktur m.m. regleras i särskilt avtal i samband med genomförande.*
- *Samtliga anläggnings- och gatukostnader m.m. fördelas mellan och bekostas av fastighetsägare/exploatör och regleras i exploaterings- alternativt genomförandeavtal i samband med genomförande.*

*I gällande detaljplan nr 0131 redovisas aktuellt område som T-pass, Område för trafikändamål (Passage för allmän gatutrafik.)*

*Ytterligare en framtida anslutning till väg 17 i öster skulle medföra att tung trafik inte dras genom bostadsbebyggelse in i centrala delar.*

### **Buller**

Som underlag för planförslaget har en bullerutredning tagits fram av Trivector Traffic (rapport 2015:51). För att Trafikverket ska kunna granska bullerutredningen krävs att indata även avseende tågtrafiken redovisas. Som underlag avseende framtida tågantal, hastigheter och tåglängder etc. bör Trafikverkets basprognos till år 2030 användas och inte uppgifter från Skånetrafikens tågstrategi som nämns i planbeskrivningen. Uppgifter om tågtrafiken som redovisas i bullerutredningen stämmer inte med Trafikverkets prognos för framtida trafik, bl.a. saknas redovisning av planerad ny pågatågstrafik Åstorp - Teckomatorp - Kävlinge - Lomma - Malmö. Trafikverket anser därför att bullerutredningen måste kompletteras. Trafikverket står till tjänst med att tillhandahålla uppgifter om dagens och framtida tågtrafik. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till om föreslagen ny bostadsbebyggelse innebär en god ljudmiljö måste bullerutredningen revideras även avseende trafikmängder på gatunätet, utifrån en ny konsekvensbeskrivning (enligt ovan).

Den genomförda bullerutredningen redovisar höga ljudnivåer med överskridanden av bullernivåer från väg- och järnvägstrafiken på flera håll i planområdet. Då den aktuella detaljplanen påbörjades före 2/1 2015 gäller de tidigare reglerna avseende riktvärden för trafikbuller. Trafikverket anser inte att avsteg från riktvärden (enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1) är tillämpligt i denna omfattning i en ort av Teckomatorps storlek. Placering av ny bebyggelse bör därför ses över med större strävan att riktvärden för trafikbuller ska innehållas. Vi anser att förändringar i planförslaget bör göras avseende bostadshusens avstånd till Karlsgatan och till järnvägen samt antal våningar i bostadskvarteret utmed järnvägen i sydvästra delen av området. Det bör i planbestämmelser och plankarta anges att bostäder endast medges i de delar av centrumkvarteren som vetter från Karlsgatan.

### **Bullerskydd**

Bullervallen utmed väg 17, inklusive dike för avvattning, måste placeras minst 1 meter utanför vägområdet för väg 17 i plankartan. Vidare måste bullervallen vara placerad på ett sådant avstånd från anslutningarna till väg 17 att god sikt i kan uppnås i korsningarna. Placering av området med bestämmelsen skydd i plankartan måste ändras för att uppfylla dessa krav ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bullerplank utmed väg Karlsgatan/väg 1190 måste placeras på minst ett avstånd utanför säkerhetszonen för vägen (i detta fall 3 meter) vilket bör anges i planen.

Sektionen för en bullervall som redovisas i plankartan följer inte Trafikverkets riktlinjer och bör ändras eller tas bort. Mer information finns bland annat i Vägverkets publikation 2006:94 "Råd och rekommendationer vid uppförande av bullerdämpande vallar och skärmar" respektive Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1.

**Kommentar:** Bullerutredningen uppdateras i samband med granskning II för detaljplanen för Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 m.fl. "Teckomatorpsgården".

*Överskridanden sker huvudsakligen vid fasad. Konsekvensbeskrivningen kompletteras med att där så krävs utförs fasader så att buller dämpas för att klara riktvärden inomhus.*

*Slutna gårdsrum sänker effektivt ljudnivåerna inne på gårdarna och bidrar till en god ljudnivå utomhus. Säkerställande av en god ljudmiljö vid genomförandet och i brukarskedet följs upp av*

kommunen även vid bygglov och anmälan.

Genom detaljplanens genomförande förbättras ljudnivån även för befintlig bebyggelse och parkområde.

Förenklad sektion för bullervall är borttagen.

### **Dammar och vattenavrinning**

Placering av dammar måste göras utanför säkerhetszonen till väg 17, som på den aktuella sträckan är 9 meter. Det måste finnas system med kapacitet för att klara avrinningen från dammarna vid högt vattenstånd, t ex utjämningsmagasin, så att inte de statliga vägarna väg 17/väg 1190 riskerar att påverkas negativt. Detta anser vi ska redovisas i planbeskrivningen.

**Kommentar:** *Beaktas. Dammar och diken utmed väg 17 placeras utanför vägens säkerhetszon. Planbeskrivning kompletteras med "Kapacitet ska finnas för att klara avrinningen från dammarna vid högt vattenstånd, t ex utjämningsmagasin, så att inte området riskerar att påverkas negativt."*

### **Ny bebyggelse vid järnvägen**

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Inom ett avstånd på 30-50 meter är det svårt att uppnå en god boendemiljö, trots skyddsåtgärder, på grund av buller och vibrationer som järnvägsnära lägen utsätts för. Det föreslagna området för kolonilotter och -stugor är beläget bredvid bullervallen mot järnvägen. Det är viktigt kolonilottområdet planeras så att eventuella kolonistugor tillåtas lokaliseras enbart i närheten av tomtgränsen mot norr, för att undvika stadigvarande vistelse i stugorna sommartid inom ett 50 meters avstånd från järnvägen. Prickmarken i plankartan bör därför utökas fram till bestämmelsen för skydd/bullervall utmed järnvägen.

**Kommentar:** *Beaktas. Bebyggelse tillåts ej närmare än 50 meter från spåret. Vallan mot spårområdet utformas så att den utgör ett skydd både mot buller och urspårning.*

### **Gång- och cykelvägar**

Planbeskrivningen tar upp att stråk för gång- och cykel ska skapas mellan planområdet och centrum och stationen. Planen skulle kunna redovisa tydligare på en karta var gång- och cykelstråk planeras från olika delar av planområdet så att de blir gena, säkra och trygga förbindelser.

I planbeskrivningen nämns att en ny gång- och cykelbro över järnvägen är möjlig att anordna norr om Lilla torg enligt gällande plan. Ur underhållssynpunkt föredrar Trafikverket en gång- och cykelport under järnvägen istället för en gång- och cykel bro över spåren. Utformningen av en framtida planskild passage över järnvägen ska tas fram i nära samarbete med Trafikverket.

**Kommentar:** *Tänkta gång- och cykelvägar som redovisas på illustrationsplanen förtydligas och anpassas till den nya gatustrukturen. Planbeskrivningen till detaljplanen för Del av Teckomatorp 9:7 och 7:1 m.fl. "Teckomatorpsgården" kompletteras med "I planförslaget säkerställs möjlighet att anordna en framtida planskild korsning norr om Lilla torg. Utformningen av en framtida planskild passage tas fram i nära samarbete mellan Svalövs kommun och Trafikverket."*

### **Avtal**

Ett genomförandavtal ska tas fram mellan kommunen och Trafikverket för de åtgärder som berör statliga vägar och järnväg, däribland korsningen Karlsgatan/Väg 17, nya anslutningar till Karlsgatan, bullervallar och en ev. planskild gc-passage över järnvägen. Avtalet ska tecknas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

**Kommentar:** *Kommunen arbetar för ett tecknande av avtal. Genomförandetiden är 15 år och avtal tecknas senast i samband med genomförandet av respektive åtgärd.*

### **Bomfällningstider för plankorsning med Karlsgatan, 2015-09-29.**

Vi har nu på Trafikverket undersökt frågan om hur långa bomfällningstider det bedöms bli i plankorsningen mellan Karlsgatan och järnvägen i Teckomatorp med ombyggnaden av Teckomatorp station. Det gäller de bomfällningstider som uppstår då den nya Pågatågstrafiken beräknas starta på Söderåsbanan och Lommabanan ca år 2020/2021. Det kommer då att varje timme kring minuttal 00 bli ett fyrtågsmöte på Teckomatorp station för att möjliggöra byte mellan

de olika Pågatågslinjerna. Innan dess blir det fortsatt tvåtågsmöte som gäller i Teckomatorp, även om pågatågen från Rååbanan kommer att köra via Eslöv istället för via Kävlinge från december år 2016.

Vid fyrtågsmöte ankommer Pågatågen från de olika anslutande banorna och avgår ifrån Teckomatorp i tur och ordning under en tidsperiod av ca 7 minuter. Då Karlsgatan korsar flera spår påverkas bomfällningen i plankorsningen av flera av tågen. Till denna tidsperiod får man lägga den tid då varningssignalering och bomfällning sker så att bommarna hinner ner innan tåget kommer. Tidsperioden kan också påverkas av hur lång tid tågbyten tar med plattformsovergång alternativt ny gångbro över spåren. Bommarna kommer enligt våra beräkningar inte att hinna gå upp förrän det sista tåget avgått. Den totala bomfällningstiden i plankorsningen vid fyrtågsmötet bedöms då bli ca 7-10 minuter per timme, undantaget några timmar på natten då Pågatågen inte går.

När godstrafiken ökar från och med ny tidtabell i december 2015, bedöms antalet godståg per timme bli 0- 3 tåg. Variationen beror på att godstrafiken inte går på samma regelbundna sätt som Pågatågen. Man får räkna med en bomfällningstid på ca 3 minuter vid varje tillfälle.

Totalt innebär bedömningen att det varje timme som mest blir en bomfällningstid på 7-10 minuter samt tre bomfällningstider på vardera 3 minuter.

Trafikverkets bedömning bygger på den principitidtabell som tagits fram av Skånetrafiken och Trafikverket för Pågatågstrafiken genom Teckomatorp via Söderåsbanan, Rååbanan, Lommabanen och Marieholmsbanan under utredning av ny Pågatågstrafik. Vår bedömning gäller under de förutsättningar vi kan se idag och är att betrakta som preliminär. Tidtabeller ändras dock över tid, vilket gör att även bomfällningstider i plankorsningen med Karlsgatan kan påverkas.

Bedömningen av bomfällningstider gäller för planerad normaldrift, dvs. utan några trafikstörningar och tågförseningar. Vid trafikstörningar blir bilden en annan. Vi gör dock den preliminära bedömningen att vid trafikstörningar kan den tid bommarna ligger nere för persontågen komma att delas upp i flera mindre perioder, istället för en längre, eftersom bommarna i plankorsningen då sannolikt hinner gå upp mellan tågen. Bommarna fälls och går upp automatiskt, men vår Trafikledning har viss möjlighet att manuellt påverka förloppet. Vid störningstillfällen har trafikledaren oftast begränsad möjlighet att ägna sig åt att optimera bomfällningarna.

Trafikverkets bedömning av bomfällningstid i plankorsningen med Karlsgatan kan kommunen använda i trafikutredningen för det nya föreslagna planområdet i Teckomatorp 9:7 m.fl. Beräkningar bör där göras av hur framkomligheten längs Karlsgatan påverkas med förlängd bomfällningstid i plankorsningen med järnvägen, från år 2021 och med trafikflöden vid respektive utbyggnadsetapp för detaljplanen. Antalet anslutningar till Karlsgatan från planområdet bör i planen minimeras så att öka framkomligheten längs Karlsgatan.

Trafikverket återkommer i frågan om en ny anslutning från planområdet till väg 17 kan godkännas och om den därmed kan användas som en förutsättning i trafikutredningen. Vi inväntar den skrivelse som kommunen ska inkomma med. Om Trafikverket står fast vid att vi inte kan godkänna en ny anslutning från planområdet till väg 17 anser vi att kommunens trafikutredning får utreda vilken utbyggnad som är möjlig med trafikförsörjning via Karlsgatan. Trafikutredningen bör utreda vilka ombyggnader av korsningen Karlsgatan/väg 17 respektive plankorsningen med järnvägen som bedöms bli nödvändiga med de olika utbyggnadsetapperna. Bedömningen bör göras utifrån kapacitetsberäkningar och utifrån gällande VGU. En bedömning bör t.ex. göras av vilken utbyggnad som medför behov av en planskildhet vid järnvägen för att trafiken ska komma fram på Karlsgatan.

En utgångspunkt i arbetet bör vara att kommunen/exploatören står för kostnaden för åtgärder i statlig infrastruktur som föranleds av exploateringen.

Om vi kommer fram till att en planskildhet vid järnvägen eller en större korsningstyp vid korsningen Karlsgatan/väg 17 (cirkulation, trafikplats) blir aktuella på sikt, bör kommunen ta höjd för det i detaljplanen. Planområdet bör då i sin omfattning och utformning anpassas för att medge utrymme för det framtida vägområdet med ombyggnad av korsningarna.

**Kommentar:** Informationen noteras. Detaljplanen anpassas till att medge utrymme för framtida vägområde och ombyggnad av korsningar.

## 5. NSVA, 2015-08-07

Alla krav som ställs i dagvattenutredningen ska skrivas in på plankartan. Precis som att bullervallen i söder används att dämna mot kommer detsamma att gälla bullervallen i norr mot riksväg 17. Samma lutning från bebyggelsen ner mot bäckfåran (eller dikesbotten om man så vill).

I övrigt har NSVA inga synpunkter.

**Kommentar:** Beaktas. Planbeskrivningar kompletteras med att lokalt omhändertagande av dagvatten på kvartersmark ska ske enligt dagvattenutredningen samt att bullervallarna i söder och norr används till att dämna dagvattnet. Planbestämmelser kompletteras med "Dagvatten omhändertas lokalt på egen fastighet i enlighet med dagvattenutredning."

## 6. Räddningstjänsten, 2015-07-16

I avsnittet om utrymningssäkerhet står "Hänsyn ska tas till kommunens (räddningstjänstens) utrustning d v s förmåga att kunna genomföra eventuell fönsterutrymning. I dagsläget kan räddningstjänsten i Svalöv inte tillhandahålla en betryggande utrymning via fönster eller balkong inom föreskriven insatstid på 10 minuter för byggnad där höjden mellan fönsters underkant/balkongräcke och mark överstiger 11 meter." Detta kan tolkas som att räddningstjänsten kan tillhandahålla en betryggande utrymning via fönster eller balkong efter 10 minuter, men så är inte fallet.

Texten måste ändras så att det tydligt framgår att räddningstjänsten i Svalöv inte kan tillhandahålla en betryggande utrymning via fönster eller balkong för byggnad där höjden mellan fönsters underkant/balkongräcke och mark överstiger 11 meter. Ovanstående ska tas i beaktande gällande utrymningssäkerheten och vid behov åtgärdas med byggnadstekniska lösningar.

Brandposter ska anordnas enligt VAV P76 och VAV P83.

**Kommentar:** Beaktas. I planbeskrivningen borttages texten "10 minuter". Beskrivningen kompletteras med "Räddningstjänsten i Svalöv kan inte tillhandahålla en betryggande utrymning via fönster eller balkong för byggnad där höjden mellan fönsters underkant/balkongräcke och mark överstiger 11 meter. Ovanstående ska tas i beaktande gällande utrymningssäkerheten och vid behov åtgärdas med byggnadstekniska lösningar." VAV P76 och VAV P83 ändras till VAV P76 och VAV P83.

## 7. E.ON Elnät Sverige AB, 2015-08-18

I en skrivelse till kommunen inför granskning daterad 2015-04-22 yrkade vi nedanstående: E.ON Elnät har högspänningskablar i mark, i västra och i södra delen av området, Dessa skall vara inmätta, bifogar inmättningsfil till Er. Vi måste få utsatta u-område till våra högspänningskablar inom kvartersmark.

Noterar även att det kommer någon typ av bullervall mot järnvägen i södra kanten av området. Det får under inga omständigheter byggas bullervall över våra kablar. I så fall måste kablarna flyttas, kostnader belastar exploitör. Behöver våra anläggningar flyttas eller byggas om förutsätter vi att kontakt tas med Anders Appelholm på telefon 070-275 72 77, i ett tidigt skede för att träffa överenskommelse om möjliga lösningar.

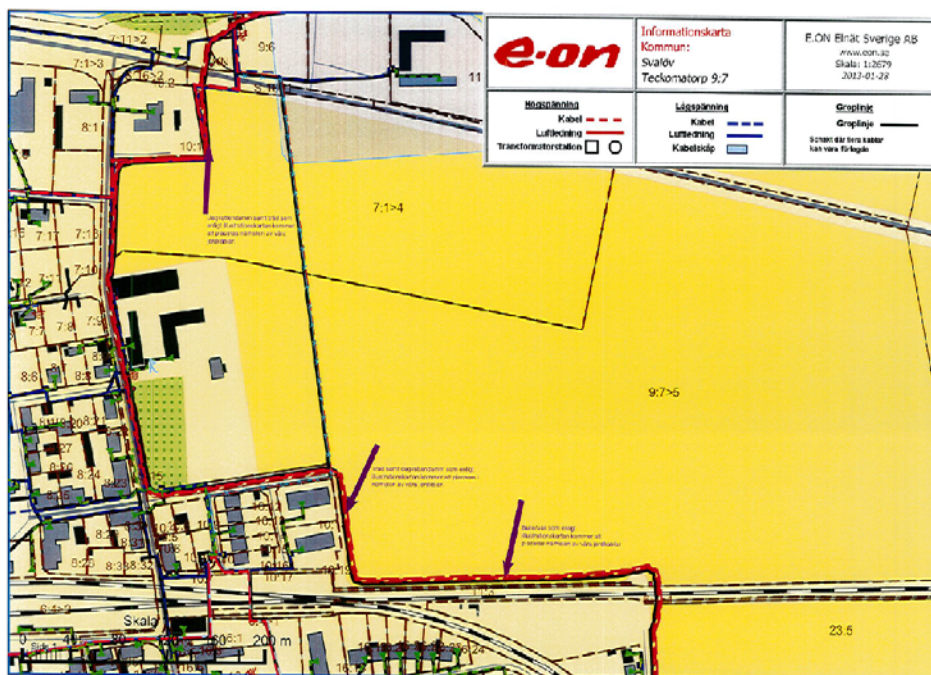
De två E-områdena kan passa oss. Dock önskar vi att det i planbestämmelserna anges "Minst 5 m avstånd mellan transformatorstation och brännbar byggnad eller upplag".

E.ON Elnät registrerar sålunda att vi saknar u-område för våra 20 kV markkablar vilket vi yrkat på, röd streckade linjer i bifogad karta. Dessa ska inte förväxlas med markkablar tagna ur drift, grå streckade linjer tvärs genom området, se bifogad karta. (Markkablar tagna ur drift är inritade i osäkert läge.) För att kunna försörja nätstationernas E-områden behövs även u-områden i nord-sydlig riktning.



Vidare har E-område utlagts i plankartan, teknisk anläggning, vilket vi uppskattar. Men enligt de nya riktlinjerna (i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser) kan E-områdena preciseras så att vår transformatorstation får beteckningen E<sub>1</sub> Transformatorstation, vilket vi yrkar på att så görs. E.ON Elnät yrkar även på att plankartan och planbestämmelserna vid E<sub>1</sub> ska säkerställa att det "minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls".

E.ON Elnät förutsätter att våra befintliga anläggningar kan vara kvar i nuvarande läge och att utformningen av dagvattenhantering, bullervall/bullerplank samt eventuella trädplanteringar sker med hänsyn till dessa. E.ON Elnät utgår ifrån att vi inte drabbas av några kostnader i samband med planens genomförande. Behövs ändå eventuella framtida flyttningar eller ändringar av våra anläggningar bekostas de av exploatören. Behöver våra anläggningar flyttas eller byggas om ytterligare förutsätter vi att kontakt tas i ett tidigt skede för att träffa överenskommelse om möjliga lösningar.



**Kommentar:** Beaktas till delar. Dock kan utformningen av bullervall/bullerplank påverka befintliga ledningar. U-område till högspänningskablar läggs ut inom kvartersmark. Transformatorstation omfattas av beteckningen E (Tekniska anläggningar). Planbestämmelsen E kompletteras med "minsta tillåtna avstånd på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag". Genomförandebeskrivningen förtydligas med att Fastighetsägare/exploatör bekostar och utför de eventuella åtgärder som erfordras i samband med flyttning av anläggningar, underjordiska ledningar och kablar samt eventuella utredningar kring alternativa dragningar.

## 8. E.ON Gas Sverige AB, 2015-07-13

E.ON Gas Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inget att erinra mot planförslaget. Men vill informera om att vi har distributionsledningar för natur- och biogas i närområdet, och kan där med erbjuda ett energisnålt alternativ med energigas.

Närheten till vårt natur- och biogasnät innebär att gas kan därmed vara ett mycket intressant energialternativ för planerad bebyggelseverksamhet. För information om anslutning av gas, kontakta gärna E.ON Gas marknadsenhet, 040-25 50 00.

**Kommentar:** Noteras. Planbeskrivningen kompletteras med "Distributionsledningar för natur- och biogas finns inom området. Närheten till natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för planerad bebyggelse."

## 9. Ulf Gallbo, Teckomatorp 10:18, 2015-08-12

När detaljplanens intentioner stod klara var det endast ett ord som kändes rätt - storhetsvansinne! Här ska en, till ytan, ganska stor kommun men med ett lågt innevånarantal och därmed låg befolkningstäthet och som inte har brist på areal, tätbebygga ett område i utkanten av en mindre ort.

Så tät bebyggelse återfinns inte i någon annan del av kommunen. Finns det ens i Svalövs centralort något femvånings bostadshus och hur många med fyra våningar? I Malmö, i kvarteren runt Möllevångstorget, längs t.ex. Ängelholmsgatan och Kristianstadsgatan är byggnaderna fyra och fem våningar höga och avståndet mellan dem, över gatan, är 15 - 18 meter och med mot färdriktning tvärställda parkeringsplatser. Barkgatan, Baltzarsgatan och Kalendegatan är exempel på gator där avståndet mellan husen är 11 - 13 meter, också här är det fyra och femvåningshus. De ligger nära varandra. Åk gärna dit för att få en egen uppfattning.

Enligt planen kommer stor del av antalet lägenheter att finnas i huskroppar med fyra och fem våningsplan. Avståndet mellan dessa huskroppar är endast ca 11 - 16 meter. Byggnadernas höjd är minst lika stor. Det betyder att detaljplanens bebyggelse är lika tät som den som finns i centrala delar av Malmö. Varför? Vill man tävla med storstäderna i fråga om att bygga tätast? Planen hade passat bättre i en storstad vid sanering av ett område på flera kvarter. Här, i Teckomatorp, verkar det vara ett monumentbygge.

Som jämförelse: Mellan husen Kvarngatan 28 och 30, i Svalöv, är avståndet ca 35 meter och husen är i endast tre våningsplan. Lägenheter på de undre våningarna blir mörka, får lite dagsljus och fönster mitt emot en grannes fönster. Vill man inte ha fri insyn får man täcka med gardiner som tar ytterligare av ljuset. Vem vill bo så om man har möjlighet att välja något som är ljusare? Så inställer sig naturligt nästa fråga. Vilka grupper av människor är tänkt ska bo i detta område? Barnfamiljer, ensamstående med eller utan barn, studenter, ensamkommande flyktingbarn, vårdkrävande äldre, eller vilka? Svaret på denna fråga är högst väsentlig och avgörande för många frågor och farhågor. Blir det hyresrätter eller insatslägenheter? Vilka bostadsbolag kommer att bygga där? Har kommunen avtal med någon, eller ens kontakt med några seriösa intressenter? Med tanke på byggnadernas utformning, enligt planen, är det rimligt att antaga att det blir en stor cirkulation av de boende. Det medför högre slitage, mindre känsla av att "här hör vi hemma" och då mindre anledning att vara aktsam om miljön och andra boende, både i området och i hela Teckomatorp. Området riskerar att ganska snabbt bli ett socialt problemområde. Vilken beredskap har kommunen för detta?

#### TRAFIKSÄKERHET

Planen bygger in flera allvarliga trafikfaror. Husfasader är tillåtna ända ut till tomtgräns, till trottoarerna. Det gäller även vid gatukorsningarna, dock med små avfasningar av hörnorna. Det innebär att sikten i korsningarna blir väldigt begränsad.

Det kräver hastigheter på högst 10 - 20 km/h. Kommer alla att hålla de hastigheterna eller bygger man medvetet in stora olycksrisker? Gående och cyklande. Längs södra sidan av Järnvägsgatans förlängning finns angivet en gc-väg. Hur är det med cykel- och gångvägar i övrigt? Hur tar sig barn till och från lekparken och runt i området? Trängas med bilarna på Järnvägsgatans förlängning, som har en drygt 200 meter rak "accelerationssträcka"? Eller ska de cykla slalom på gårdsgatan? Vilka parkeringsplatser finns inom området? Ja, de framgår av planen, några längs gatan invid parken, småhusen vid norra gatan får troligen parkeringsplatser på tomtmark och så finns det ett hundratal längst åt öster. Är det tänkt att de som bor i centrum av området ska gå 100 - 200 meter till sina parkeringsplatser? Hur attraktiv är en sådan bomiljö? Kommer man att respektera detta och inte parkera så nära sin bostad man kan? Blir det problem med framkomlighet och ska kommunen i så fall införa parkeringsvakter? Hur fungerar det vid flytt, både med stora flyttlastbilar och mindre skåpbilar och med släpvagnar?

Den södra gatan inom området, nuvarande Järnvägsgatans förlängning österut, har en rak längd på över 250 meter. Det är en lång sträcka att få upp hög hastighet och vid färd västerut, kommer en svag skymd vänsterkurva efter vilken boende vid Järnvägsgatan backar ut från sina parkeringsplatser. Risken för olyckor här är överhängande. Nödvändig åtgärd: Placera ett hinder för fordonstrafik vid Järnvägsgatans nuvarande östra ände. Endast cykel och gångtrafik får passera. Alternativt: farthinder i form av ett högt gupp eller hinder som tvingar till slalomkörning och därmed sänkt hastighet.

#### BULLER

När det gäller buller från tågtrafiken anser vi att de beskrivna förutsättningarna i rapporten är för positiva, skönmålade. Den har tonat ner vissa problem. "Buller från både Söderåsbanan, Marieholmsbanan och Råådalsbanan tas med i beräkningarna. "Buller från Kävlingebanan? Tas inte det med i beräkningarna? (Söderåsbanan går endast norrut från Teckomatorp.)

"På Marieholmsbanan är det dock bara ett enda godståg som kommer per dag varför detta inte är dimensionerande för den maximala ljudnivån." Det stämmer inte! De flesta dygn kommer det mer än ett godståg och det kan av tågoperatörerna snabbt ändras till fler. Persontrafik är också planerad på denna bana. Dessutom har Marieholmsbanan inte helsvetsad räls, vilket innebär ett kontinuerligt småillande då hjulen passerar skarvarna i rälsen. Det är en markant skillnad i buller mellan pågatåg (X61) på Marieholmsbanan och på Kävlingebanan. På vilket sätt har bullerutredningen tagit hänsyn till detta? "Både maximal och medellängd för persontågen (X61) är 75 m." Det stämmer inte! Ofta, fram för allt på kvällar, körs dubbla tågset till Helsingborg. Då blir maximallängden naturligtvis den dubbla och vid en punkt längs spåret bullrar det dubbelt så lång tid. Längre från spåren blir skillnaden mellan enkla och dubbla tågset mindre. "För att ytterligare sänka ljudnivåerna planeras en 5 m hög bullervall längs järnvägen. Vid de sista 10 metrarna närmas Karlsgatan övergår vallen i ett 2,5 m högt bullerplank." Hur utformas denna bullervall? Kommer det att vara möjligt att gå längs vallen mellan Karlsgatan och Stinsgatan?

#### VARNINGAR OCH FÖRSLAG

Planen innehåller flera brister, både vad gäller bostadsmiljö och trafiksäkerhet, buller och social miljö och vi vill redan nu varna för kommande konsekvenser. När beskrivna och närliggande problem uppstår - om planen genomförs - så kan kommunala och regionala representanter inte påstå att "detta kunde inte förutses". Ni som beslutar och genomför planen: Det är härmed förutsett och varnat för! Ni vet och är ansvariga för de negativa konsekvenserna!

#### Förslag:

Skrinlägg denna detaljplan. Tag eventuellt fram en ny plan för området som omfattar bebyggelse av villor och/eller radhus med högst två våningar, som vid t.ex. Göjegatan i Svalöv. Då kan området bli attraktivt för de boende och välfungerande. Gör en ny plan för området vid Mejerigatan och Skolgatan samt området mellan Braån, Söderåsbanan och väg 17. Där passar fyra och femvåningshus bättre in i topografin. Detta område ligger också närmare stationen än det som planen för Teckomatorpsgården omfattar. Det blir därför mer attraktivt för pendlare, t.ex. studenter. Planlägg och bygg även Granboområdet i södra delen av Teckomatorp. Boende vid Järnvägsgatan 10 A och 10 B.

**Kommentar:** *Beaktas delvis. I denna redogörelse kommenteras endast synpunkter som berör själva planarbetet. Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet gav 2012 05 02 kommunförvaltningen Plan & Bygg i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för del av Teckomatorp 9:7 m.fl.*

*Störningar orsakas främst av trafik genom bullerpåverkan. För att riktvärden inte ska överskridas krävs fasadåtgärder i bullerutsatta delar. Bullervallar anordnas mot både väg 17 och järnvägen. Vid utförande av bullervall mot järnvägen tas hänsyn till förväntad framtida tågtrafik. Inkomna synpunkter avseende buller har vidarebefordrats till Trivector inför framtagande av ny bullerutredning.*

*Genom en hög exploatering tillvaratas ianspråktagen jordbruksmark optimalt.*

*Gatustrukturen har reviderats och en gårdsgata redovisas inte. Principen är att erforderlig parkering anordnas på egen fastighet vilket bevakas med bygglovgivningen. I planförslagen redovisas även kommunala parkeringsanläggningar.*

*Bullervall utförs med en lutning av 1:2 mot spåret och 1:3 mot bebyggelse. Kyrkostigen kan inte behållas om ett tillfredsställande bullerskydd ska erhållas. Det kan bli möjligt att gå längs vallen mellan Karlsgatan och Elgatan.*

*Planhandlingarna korrigeras med de generella namnen enligt Trafikverkets hemsida Rååbanan (Teckomatorp-Eslöv) och Godsstråket genom Skåne (Teckomatorp – Kävlinge).*

*Enligt Trafikverkets uppgifter görs normalt inte särskilda bullerberäkningar avseende växlar och bromsljud etc.*

## 10. Lars Karlsson, 2015-08-11 (Hällstorp 3:6, Billeberga)

På förekommen anledning några synpunkter rörande refererat förslag till detaljplan:

1. Kommunen äger inte den mark som omfattas av detaljplanen och har det med stor tydlighet klargjorts att den markaffär kommunen vid ett tidigare tillfälle försökte genomföra avseende bland annat avseende detta markområde, att den affären var otillbörlig och inte minst vid det tillfället åsatt ett pris som låg långt över vad som skulle kunna anses vara ett rimligt markvärde.

2. Kommunen har redan gjorda stora finansiella åtaganden (cykelväg till Teckomatorp, renovering/ombyggnader av skolor, ny idrottshall, rivning av Kvarnhuset och utranering av idrottshall, investering i järnvägsnät, industrimarksområde i Billeberga, uppstädning BT Kemi mm) antingen direkt via den kommunala budgeten eller via helägda bolaget Svalövsbostäder. Oavsett vilket blir det en belastning för kommunens skattebetalare. Kommunen har enligt min uppfattning inte finansiell kapacitet och heller inte skatteunderlag för att bära mer än vad man redan åtagit sig. Alltså föreligger det inte förutsättningar för att genomföra en investering som korresponderar mot detaljplanen.

3. Kommunen äger redan tillräckligt mycket byggbar mark i Teckomatorp samt finns det redan idag mer än 35 byggbara, kommunalt ägda, tomter på orten (enligt kommunens hemsida). Det räcker mer än länge för de behov som rimligen kan förutses.

4. Kommunen disponerar totalt ca 100 tomter för byggnation av villor/enfamiljshus (Kågeröd ca 30, Röstånga; ett fåtal, Svalöv > 30, Teckomatorp >35). Då ej beaktat de privat ägda tomter som finns lediga/planerade. Endast Tågarp och Billeberga saknar kommunalt ägda/planerade tomter för byggnation.

5. Att förlägga byggnation enligt planens förslag t ex innebär följande nackdelar;  
- väg 17 är en högtrafikerad väg med hög bullernivå, i stort sett dygnet runt. Det är olämpligt att planera byggnation där ljudmattan utgör ett störmoment och en miljöbelastning som med stor sannolikhet kommer att kräva kostbara miljöinsatser framöver.  
- på södra delen ligger järnvägen med motsvarande ljudbelastning som väg 17, dessutom kommer tågtrafiken att öka väsentligt under kommande tioårsperiod.  
- vid byggnation enligt förslaget skapar man en skolväg (åk 0 - 6) som innebär att barn/ungdom skall röra sig på en högtrafikerad genomfart i Teckomatorp samt skall man passera en järnväg - vilket går att undvika om man bygger på redan befintlig kommunalt ägd mark i tätortens södra del.

Rent generellt och inte enbart knutet till den föreslagna detaljplanen anser jag att kommunen borde lägga större vikt vid och rikta sina insatser på att sköta det man redan har att hantera inom ramen för den kommunala budgeten, innan man ikläder sig åtaganden som det saknas ekonomiska förutsättningar för att landa. Det finns stora brister i underhåll av vägnät, skötsel av gemensamma ytor, underhåll av kommunala anläggningar och fastigheter mm.

**Kommentar:** Beaktas delvis. I redogörelsen kommenteras endast synpunkter som berör själva planarbetet. Tillväxt- och samhällsbyggnadsutskottet gav 2012 05 02 kommunförvaltningen Plan & Bygg i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för del av Teckomatorp 9:7 m.fl.

Störningar orsakas främst av trafik genom bullerpåverkan. För att riktvärden inte ska överskridas krävs fasadåtgärder i bullerutsatta delar. Höga bullervallar anordnas mot både väg 17 och befintlig järnväg. Vid utförande av bullervall mot järnväg tas hänsyn till förväntad framtida tågtrafik.

## Ändringar

Granskningen (I) har lett till ändringar i och bearbetning av båda planförslagen.

Planbeskrivning, plankarta, genomförandebeskrivning och miljöbedömning har reviderats med hänsyn till inkomna synpunkter från framför allt Trafikverket. Merparten av ändringarna redovisas i kommentarer i redogörelsen.

Större ändringar sedan granskning (I):

- Planområdet delas upp i flera detaljplaner och etapper.
- Förslag till en enkel etappindelning av områdets utbyggnad redovisas i planbeskrivning.
- Sänkt våningsantal från maximalt 5 till 4 våningar i detaljplan för "Teckomatorpsgården".
- Lägsta antal våningar anges på del av detaljplan för "Teckomatorpsgården".
- Skoltomten (förskola) flyttas till kvarteret norr om föreslagen park i detaljplan för "Teckomatorpsgården".
- Mangårdsbyggnaden (Teckomatorpsgården) rivs i detaljplan för "Teckomatorpsgården".
- Byggrätt för bensinstation utgår i detaljplan för "Teckomatorps verksamhetsområde".

Nytt underlag:

- Förenklad åtgärdsvalsstudierapport, väg 1170 (Karlsgatan).

Reviderat underlag:

- Bullerutredning
- Dagvattenutredning

Ny granskning (II) genomförs under hösten 2016 med anledning av inkomna synpunkter och gjorda större ändringar.

## Sakägare som inte blivit tillgodosedda

- Ulf Gallbo, Teckomatorp 10:18

Plan & Bygg

Vlasta Sabljak  
Planarkitekt