

## Samrådsredogörelse

# Detaljplan för Södra Svalöv 30:7 Lanttyckan del 2, Svalöv, Svalövs kommun

## Granskningshandling

### 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 samrådet har bedrivits

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd från 22 december till och med 21 januari 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på [www.svalov.se](http://www.svalov.se), på Svalövs bibliotek samt på Svalövs kommunhus.

### Inkomna yttranden under samrådet

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Nordion energi 2022-01-04
- Räddningstjänsten 2022-01-10

Yttranden med synpunkter eller frågor har **inkommit** från:

- Länsstyrelsen, 2022-02-03
- Lantmäteriet, 2022-01-21
- Trafikverket, 2022-01-31
- Söderåsens miljöförbund, 2022-01-21
- NSVA 2022-01-27
- E.ON Elnät Sverige AB, 2022-01-17
- Naturskyddsförening Svalöv 2022-01-23
- LSR, 2022-01-24
- Centerpartiet Svalöv 2022-01-20
- Postnord 2022-01-14
- Skanova 2021-12-28



## Ställningstagande

### Utredningar som kompletterats:

- Bullerutredning, daterad 2023-01-05 bilaga 1
- Dagvattenutredning, daterad 2022-04-08 bilaga 4
- VA-utredning, daterad 2022-05-18 bilaga 5
- Skyfallskartering, daterad 2023-03-01 bilaga 6
- Miljöteknisk markundersökning, daterad 2022-08-17 bilaga 7
- Geoteknisk markundersökning, daterad 2022-06-28 bilaga 9

### Planbeskrivningen kompletteras med:

- Förtydligande och rättelser enligt synpunkter från Centerpartiet gällande Kvarnhuset användning, innebörden av bestämmelsen centrumverksamhet, vem som är ansvarig för laddstolpar, bil- och cykelparkering, fiber, dagvattenhantering och kulturskolans lokalisering inom Svalövs tätort.
- Förtydligande och rättelser enligt synpunkter från Naturvårdsföreningen gällande väderstreck och placering av radhus inom planområdet.
- Ett stycke under planens konsekvenser där detaljplanens olika bestämmelser beskrivs tillsammans med en motivering till respektive bestämmelse.

### Buller och trafik

- Stycket gällande buller har uppdaterats baserat på den nya utredningens slutsatser. Bullret hanteras genom reglering med planbestämmelser om slutna fasader mot järnväg, att häften av bostadsrummen ska placeras mot tyst sida och att en bullerskärm med en höjd på 2,5 meter ska uppföras i den nordöstra delen av planområdet. Åtgärderna säkerställer att trafikbullerförordningens riktvärden inte överskrids, därav bedöms heller inte riksintresset för kommunikation kopplat till järnvägen att påverkas negativt av detaljplanens genomförande.
- Förtydligande enligt Trafikverkets synpunkt gällande cykel- och gångtrafik mellan planområdet och tågstationen.
- Redogörelse gällande infarts förbud mot Onsjövägen från torget med en motivering kring varför.

### Risk och miljöförorening

- Stycket gällande risk har uppdaterats för att förtydliga att stadigvarande vistelse närmare än 30 meter från järnvägsspåret inte bör möjliggöras av detaljplanen. Därav tillåts inga komplementbyggnader. Enbart markparkering, gata och transformatorstation hamnar mellan 15-30 meter från järnvägsspåret.
- Ett förtydligande kring slutsatser från riskutredningen har införts i planbeskrivningen. Eftersom detaljplanen har utformats med bestämmelser för hantering av risk kopplad till järnväg bedöms inte riksintresset för kommunikation påverkas negativt.
- Ett förtydligande kring hur detaljplanen påverkas av kringliggande verksamheter, brandstationen och väg 106.
- Komplettering med en redogörelse gällande ny miljöteknisk markundersökning. Resultatet av undersökningen visar att det inte finns några markföroreningar som kommer att påverka markanvändningen bostad, som klassas som den känslig markanvändning.
- Slutsatserna för miljöteknisk markundersökning i Teckomatorpsvägen gällande risk för spridning av PFAS från brandstationen har infogats. Risken för att möjlig PFAS förorening ska nå planområdet från brandstationen bedöms vara försumbar.

### Dagvatten, miljö kvalitetsnormer och översvämningrisk

- Stycket gällande dagvatten har uppdaterats baserat på dagvattenutredningen. Likartad lösning för dagvatten som föreslogs i den första utredningen har anammats, men med viss komplettering med fördröjning inom torg och gata.
- Slutsatserna från vatten- och spillvattenutredningen har införts i planbeskrivningen.
- Skyfallskartering har utförts som redovisar att kringliggande bebyggelse inte kommer påverkas negativt av den framtida markanvändningen inom planområdet. Slutsatsen har infogats i plan- och genomförandebeskrivningen.

- Stycket kring miljö kvalitetsnormer har uppdaterats baserat på de nya lösningar som dagvattenutredningen belyser.

### **Gestaltning och utformning**

- Ny illustrationskiss för området, baserat på ändringarna i detaljplanen, har infogats i planbeskrivningen.
- Ett förtydligande gällande kringliggande bebyggelses gestaltning och Svalövs arkitekturpolicy som beskriver Lantlyckan och kringliggande miljö har införts i planbeskrivningen.

### **Genomförande**

- Genomförandebeskrivningen har förtydligats gällande exploatörens skyldighet till att bekosta flytt av ledningar inom planområdet.
- Ett stycke med titeln ”köpekontrakt” har infogats som beskriver det köpekontrakt som Trafikverket och kommunen har ingått gällande Svalövs kommuns intresse att förvärva mark för planens genomförande.
- Ett förtydligande av hur gemensamhetsanläggningen för parkering behöver utformas för att uppnå Svalövs kommuns parkeringsnormer har infogats i genomförande-beskrivningen.

### **Plankarta kompletteras med:**

- Bestämmelser gällande fördröjning inom allmänna platser har införts i plankartan baserat på den nya dagvattenutredningens slutsatser.
- Ny utformning på byggrätterna närmast järnvägen för att säkerställa att bullerkraven kan uppfyllas. För att åstadkomma tyst sida krävs fasader som är slutna mot järnvägen och att en bullerskärm uppförs.
- Planbestämmelser för hantering av buller har införts i plankartan. En bullerskärm har ritats ut i nordöstra delen av planområdet.
- Avståndet till Onsjövägen för de nordligaste byggrätterna har flyttats. 10 meter för den nordvästra byggrätten och 12 meter för den nordöstra byggrätten. Prickmark har ritats ut för att begränsa bebyggelsens utbredning.
- Komplementbyggnaders placering inom planområdet har ändrats. Främst i syfte att säkerställa att stadigvarande vistelse närmare än 30 meter från järnvägen inte uppmuntras.
- En  $f_3$  bestämmelse har införts för att skapa varierade fasaduttryck längs byggrätterna närmst järnvägen.
- Möjligheten för parkeringsgarage har tagits bort inom kvartersmark för parkering.
- Delar av Onsjövägen har inkluderats i detaljplanekartan och denna har fått användningsbestämmelsen huvudgata.
- Ett utfartsförbud mellan Onsjövägen och torget har ritats ut i plankartan.
- Ett E-område för transformatorstation har ritats ut i den södra delen av planområdet för att säkerställa elförsörjningen i området.
- Ett u-område har ritats ut i detaljplanekartan för att möjliggöra dragning av ledningar.
- Den totala tillåtna höjden inom samtliga byggrätter har sänkts och en kompletterande byggnadshöjdsbestämmelse har införts på plankartan, i syfte att säkerställa att inte fler våningar än planerat möjliggörs.
- En  $n_1$  bestämmelse som reglerar att parkering inte får förekomma har infogats i plankartan. Syftet med bestämmelsen är

### **Grundkarta och fastighetsförteckning**

- Teckenförklaring och symboler har setts över gällande belysningsstolpar och telefonledningar.
- Grundkarta och fastighetsförteckning har uppdaterats genom utdrag av kommunens primärkarta och information från Lantmäteriets fastighetskarta.

## Namnlista

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

Centerpartiet: Synpunkten gällande annan placering av torget inom planområdet har inte tillgodosetts. Synpunkten kring antalet våningar och höjd på framtida bebyggelse har inte tillgodosetts.

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

## Myndigheter

### Länsstyrelsen 2022-02-02

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse i varierad karaktär och centrumverksamhet i bottenplan inom den norra delen av planområdet. Detaljplanen möjliggör för cirka 160 bostäder i form av flerbostadshus och radhus med varierad byggnadshöjd mellan två och fem våningar. Planområdet är detaljplanelagt för industriändamål i gällande detaljplan från 1966. På platsen har det tidigare pågått utsädesproduktion och lagring av spannmål men idag är området obebyggt och består främst av asfalterade ytor, gräsytor och viss vegetation.

För området gäller översiktsplan för Svalövs kommun - ÖP 2040 (antagen 2021) där planområdet pekas ut som *ett framtida bostads- och centrumområde, med möjlighet för varierad bostadsbebyggelse, nya kontor och annan verksamhet som rymts inom begreppet centrumverksamhet*. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande framgår bland annat att miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning, riksintresse kommunikation och frågor kopplade till hälsa och säkerhet kvarstår inför kommande planläggningar.

Kommunen tar fram planförslaget med standardförfarande och gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB.

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

### ***Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB***

Söderåsbanans spårområde ligger vid planområdets östra gräns och är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen poängterar att förändrad markanvändning i närheten av järnvägen inte får påverka själva järnvägsanläggningen eller leda till inskränkningar i förutsättningarna för att trafikera riksintresset.

Planförslaget möjliggör för parkeringshus inom cirka 15 meter från järnväg samt bostäder cirka 30 meter ifrån. Länsstyrelsen menar att byggnader och anläggningar i närheten av järnvägen kan ha påverkan på järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken och att utformningar därför behöver säkerställas med Trafikverket. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs i det fortsatta planarbetet och att planhandlingarna kompletteras med förtydliganden så att det visas att och hur planförslaget tillgodoser riksintresset.

Möjligheten i planförslaget att innehålla bullerriktvärdena har även betydelse för att inte riskera begränsningar av trafikeringen längs Skånebanan. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande redovisning, inte utesluta att planförslaget kommer att påverka riksintresset negativt.

*Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats och detaljplaneförslaget har ändrats därefter. Möjlig placering av byggrätter har begränsats för att säkerställa att tyst sida kan uppnås enligt trafikbullerförordningens riktvärden. Utöver det har planbestämmelser infogats i plankartan för att uppnå bullerriktvärdena, dessa är  $f_3$  – Fasad ska utformas slutet mot järnväg,  $m_4$  – Där gällande riktvärden för buller vid fasad överskrids ska bebyggelse uppföras så att tyst sida kan uppnås för hälften av bostadsrummen,  $m_5$  – En bullerskärm med en höjd på 2,5 meter över anslutande marknivå ska placeras inom och längs hela egenskapsområdet samt  $a_2$  - Startbesked får inte ges för huvud byggnad förrän bullerskärm har utförts. Med denna utformning och dessa planbestämmelser i detaljplanekartan säkerställs det att riksintresset inte påverkas negativt.*

### **Risk för översvämning och miljökvalitetsnormer för vatten**

Det framgår av Länsstyrelsens granskningsyttrande för översiktsplanen att det finns en kapacitetsbrist hos reningsverket. Enligt planbeskrivningen finns kapacitet så länge dagvatten fördröjs. Länsstyrelsen noterar att kommunen avser att uppdatera VA-utredningen inför granskningen. Länsstyrelsen förutsätter att detta sker med koppling till ovanstående och menar att det även kan ha betydelse för miljökvalitetsnormer för vatten.

Enligt VA-utredningen ska dagvattnet renas och fördröjas inom planområdet för att miljökvalitetsnormer för vatten ska kunna följas och för att ledningsnätet ska kunna hantera vattenmängderna. Planförslaget redovisar föredömligt reglering för fördröjning av dagvatten på plankartan inom allmän plats. Länsstyrelsen förutsätter att uppdateringen av VA-utredningen inte innebär några förändringar avseende denna principiella lösning.

*Kommentar: NSVA har varit delaktig under framtagande av VA-utredning. Kapacitetsbristen innebär inte att detaljplanen inte kan genomföras, och åtgärder för att hantera dagvatten inom ytor för allmän plats har reglerats i detaljplanekartan, baserat på de slutsatser som dagvattenutredningen redovisat. Likartad hantering som föreslogs tidigare kommer att nyttjas.*

Vidare förutsätter Länsstyrelsen att planläggningen redovisar konsekvenserna av ett regn med 100 års återkomsttid inklusive klimatfaktor samt säkerställer att konsekvenserna av ett sådant regn är acceptabla såväl inom som utanför planområdet.

*Kommentar: En skyfallskartering har tagits fram i syfte att undersöka hur ett 100-årsregn skulle påverka kringliggande och framtida bebyggelse. Slutsatsen i skyfallskarteringen är att med den fördröjningskapacitet som detaljplanen reglerar inom allmän plats, kommer ett 100-årsregn inte att medföra risk för kringliggande och kommande bebyggelse.*

### **Hälsa och säkerhet – buller**

Länsstyrelsen noterar att kommunen avser att uppdatera bullerutredningen inför granskningskedet. Länsstyrelsen förutsätter att planhandlingarna kompletteras med uppdaterad utredning och att eventuella åtgärder säkerställs i plankarta inför granskningen.

Angående nuvarande föreslagen planbestämmelse,  $f_1$  - Lägsta byggnadshöjd är 6 meter för huvudbyggnader, måste det framgå tydligt i planhandlingarna om planbestämmelsen är en förutsättning för planförslaget som en bullerskyddsåtgärd. Om så är fallet behöver planbestämmelsen kompletteras med villkor i plankarta.

*Kommentar: Se kommentar ovan kopplad till riksintresse, kommunikationer. Bullerutredningen har uppdaterats, och bestämmelsen härstammar från när den södra delen av Lantlyckan var aktuell. Slutsatserna i den uppdaterade bullerutredningen är att det finns andra sätt att reglera detaljplanen för att hantera bullersituationen på ett mer effektivt sätt. Bestämmelsen har därför tagits bort. Möjlig*

*placering av byggrätter har begränsats för att säkerställa att tyst sida kan uppnås enligt trafikbullerförordningens riktvärden. Utöver det har planbestämmelser infogats i plankartan för att uppnå bullerriktvärdena.*

### **Hälsa och säkerhet – markföroreningar**

Länsstyrelsen kan inte utläsa av planhandlingarna om provtagningar utförts inom hela området där lagerbyggnaden stått. Länsstyrelsen påminner om att kommunen har att bedöma risken för föroreningar och behov av åtgärder för hela planområdet.

I Länsstyrelsens EBH-stöd framgår att en *riskklass 2 objekt* med verkstadsindustri finns beläget på fastigheterna direkt söder om planområdet, där det kan ha förekommit hantering av lösningsmedel. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att, tillsammans med sin tillsynsmyndighet, utreda i vilken omfattning hantering av lösningsmedel eller andra miljöfarliga ämnen skett inom fastigheten, och om risk för föroreningsspridning till planområdet föreligger. Provtagningen som genomfördes för mer än fem år sedan är inte tillräcklig för att utesluta risken för människors hälsa och säkerhet. Det går inte heller att dra slutsatser om grundvattnets flödesriktning. Spridning av lösningsmedel med grundvattnet till planområdet skulle eventuellt kunna utgöra en risk för människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen har identifierat att det finns en brandstation väster om planområdet. Planhandlingarna saknar information om vilken typ av verksamhet som bedrivits på brandstationen och om det finns risk för föroreningsspridning i form av PFAS till planområdet. Länsstyrelsen menar att frågan behöver undersökas vidare.

*Kommentar: En miljöteknisk markundersökning har utförts i området för att komplettera befintliga utredningar och för att undersöka markområdet där lagerbyggnaden en gång i tiden stod. I en punkt uppmättes halter av PAH-M och PAH-H över riktvärdena för känsligt markanvändning (KM). Föroreningen påvisades i utfyllnadsmassorna och förekom inom område för planerat torg. Skyddsvärdet för markmiljön bedöms som lågt för de allmänna platserna som torg, gata med mera, vilka klassas som mindre känsligt markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets definitioner. Risk för exponering av de konstaterade föroreningarna över KM vid föreliggande markundersökning är liten givet att människor inte kommer att vistas på platsen permanent samt att hårdgjorda ytor kommer finnas inom torgområdet. Inga andra föroreningar inom planområdet har framkommit. Svalövs kommun bedömer därmed det som osannolikt att spridning av lösningsmedel har skett från det riskklass 2 objekt som ligger söder om planområdet. Kommunen har fört en dialog med tillsynsmyndigheten Söderåsens miljöförbund som delar Svalövs kommuns bedömning*

### **Hälsa och säkerhet – farligt gods och risk för olyckor**

#### **Närhet till järnväg**

Länsstyrelsen har tagit del av upprättad riskutredning (AFRY, daterad 2020-06-04). Enligt riskutredningen ska säkerhetsåtgärder vidtas för att marken ska bli lämplig för sitt ändamål. Planbestämmelser har införts i plankarta och skyddsavstånd från järnvägen anses ha vidtagits. Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget ger byggrätt för bostadsändamål som minst på ca 30 meter från järnvägsspår.

För att belysa riskbilden för ett område är det av stor vikt att en ändamålsenlig inventering görs av riskerna som berör aktuellt markområde. Länsstyrelsen har exempelvis identifierat att intilliggande brandstation, småindustrier och Harjagersvägen som utgör rekommenderad primär väg för farligt gods inte berörs i riskutredningen. Länsstyrelsen menar att kommunen behöver inkludera även dessa riskkällor i riskbedömningen. I sammanhanget menar Länsstyrelsen också att riskutredningen behöver ta höjd för risken att godsvagnar spårar ur. Föreslagna åtgärder har inte tagit höjd för en sådan situation.

*Kommentar: På Brandstationen i Svalöv bedrivs räddningsverksamhet i syfte att släcka bränder som kan uppkomma inom Svalöv med omnejd. Brandbilarna som nyttjas har tankar med brändsläckningsskum som innehåller det kemikaliska ämnet PFAS. Enligt räddningstjänsten Landskrona används inte brandskum med PFAS i samband med övningar längre, det var över 15 år sedan en övning med brandskum har hållits inom brandstationsområdet. Det brandskum som tillhandahålls inom brandstationen finns i rostfria tankar på brandbilarna.*

*Vid ett eventuellt läckage från dessa tankar finns golvbrunnar undertill som ska ha kapaciteten att ta tillvara på läckaget och säkerställa att inga föroreningar sprids.*

*För att undersöka risken för att PFAS har spridit sig har en kompletterande miljöteknisk markundersökning utförts. Jordprover som testats för PFAS har tagits i Teckomatorpsvägen, som ligger mellan planområdet och brandstationen. Inga av proverna visade på förhöjda halter över KM. Risken för spridning av PFAS sker främst via kontaminerat grundvatten. Grundvatten har inte påträffats i någon av de undersökningar som utförts, inom planområdet eller inom Teckomatorpsvägen. Olida miljökonsulter AB gör bedömningen att risken för spridning av PFAS försumbar, dels eftersom inget grundvatten har påträffats och dels därför ingen PFAS har påträffats i de undersökta jordprover. Markarbete som krävs för att genomföra detaljplanen kommer inte att nå ner till ett djup som gör att grundvatten kommer påverkas.*

*Småindustrin som bedrivs väster om pågående detaljplan har en gällande plan 12-SVS-57 som vann laga kraft år 1967. För fastigheterna gäller användningsbestämmelserna Jb – kvartersområde för småindustri och bostadsändamål. Bestämmelsen innebär följande: "Med Jb betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Byggnad får dock uppföras eller inredas för med industrirörelsen samhöriga bostäder samt, där så prövas lämpligt, även för annat bostadsändamål."*

*För närvarande bedrivs ett glasmästeri som klassas som småindustri inom området. Övriga fastigheter används för bostadsändamål. Ny verksamhet som potentiellt skulle kunna etableras inom området kommer behöva förhålla sig till gällande detaljplans användningsbestämmelse och kommer därför inte medföra en risk för nuvarande eller framtida bostäder. Den verksamhet som bedrivs inom glasmästeriet bedöms inte påverka de framtida bostäderna, eftersom verksamheten inte genererar någon större bullerpåverkan eller miljöföroreningar.*

*Väg 106 har ett avstånd till detaljplaneområdet på 110 meter. I Sverige finns inga nationellt fastställda riktlinjer för hur risker med farligt gods ska värderas inom samhällsplaneringen, eller på vilket avstånd mellan bostadsbebyggelse och väg för farligt gods som det krävs att en riskanalys tas fram. Det finns olika riktlinjer som flera regioner, länsstyrelser och kommuner brukar hänvisa till. Samtliga riktlinjer får anses vara framtagna för att utgöra vägledning och stöd, snarare än att vara bindande.*

*Svalövs översiktsplan redogör för att kommunen bör beakta väg och järnväg för farligt gods utifrån skyddsavstånd enligt RIKTSAM. RIKTSAM redogör för att småhusbebyggelse för bostäder kan byggas med ett avstånd på 70-150 meter från väg med farligt gods, utan att en riskanalys behöver tas fram. Bostadsbebyggelse för flerbostadshus i flera plan gäller istället ett avstånd på 150 meter.*

*Eftersom pågående detaljplan är på ett 110 meters avstånd från väg 106 och eftersom det främst är småhusbebyggelse i form av radhus som hamnar närmst vägen, gör Svalövs kommun bedömningen att en djupare riskanalys inte behövs. Andra faktorer som påverkat denna bedömning är den tillåtna hastigheten på 50 km/t längs väg 106, att befintlig bebyggelse avskiljer planområdet från vägen och att väg 106 som primärväg för farligt gods slutar vid Svalövs rondell. Det kommer därför inte*

*bedrivs genomfartstrafik med farligt gods, utan enbart till anslutande verksamheter längs väg 106 innan rondellen. Det innebär att mängden farligt gods som kommer transporteras via denna sträcka bedöms vara begränsad. Nästan samtliga flerbostadshus som möjliggörs av detaljplanen kommer ha ett avstånd på 170 meter från väg 106. För att förtydliga dessa risker gällande brandstation, småindustri och transport av farligt gods längs väg 106 infogas redogörelsen ovan i plan- och genomförandebeskrivningen.*

*Kommentar: Den befintliga riskutredningen redogör för risken kring att ett godståg spårar ur i anslutning till planområdet. Kapitel sju i riskutredningen handlar om konsekvenserna kring detta och belyser bland annat att en urspårning beräknas ske högst en gång var tretusen år, och att detaljplanens genomförande är acceptabel för både individrisken och samhällsrisken såvida vissa planbestämmelser införs. Dessa planbestämmelser har införts på detaljplanekartan. Ett förtydligande har gjorts i plan- och genomförandebeskrivningen för att klargöra att det har tagits höjd för risken med urspårning och att planbestämmelser har införts i plankartan för att hantera dessa risker.*

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om att två olika skyddsavstånd gällande meter till bostäder används i planhandlingarna. Avståndsberäkningen bör vara likvärdiga och det ska tydligt framgå av planändringarna vilket avstånd som gäller. Planförslaget möjliggör för parkeringshus inom ca 15 meter från järnväg men riskutredningen hanterar inte föreslagen bygggrätt. Planhandlingarna behöver hantera parkeringshuset närhet kopplat till risk och de åtgärder som krävs för att göra föreslagen bygggrätt lämplig ska säkerställas i plankarta.

Ovanstående resonemang har även betydelse för eventuell påverkan på användningen av järnvägen i framtiden. För vidare resonemang se rubrik *Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB*.

*Kommentar: Kommentarer: Planbeskrivningen har uppdateras och förtydligar att avståndet för stadigvarande vistelse är 30 meter från järnvägsspåret. Parkeringshuset har tagits bort från detaljplanen.*

### ***Befintliga verksamheter väster om planområdet***

Länsstyrelsen noterar att det finns en brandstation samt flertalet småindustrier väster om planområdet. Länsstyrelsen saknar bedömning om brandstationen utgör risk för föreslagna bostäder. Vidare kan Länsstyrelsen inte utläsa hur kommunen kommit fram till att småindustrin inte bedöms ha några störningar på planområdet. Kommunen behöver visa på att slutsatsen är rimlig med ett utvecklat resonemang, kopplat till exempelvis vilka verksamheter det rör sig om. Risker kopplade till brandstation kan utgöras av brandfarliga ämnen, tankstationer eller markföreningar. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver uppdateras med en riskbedömning kopplat till verksamheternas närhet samt eventuella åtgärder i form av exempelvis skyddsavstånd. Länsstyrelsen kan med nuvarande underlag inte utesluta att planområdet kan påverkas av fler betydelsefulla risker då det har identifierats ytterligare riskkällor som inte redovisas i riskutredningen. Länsstyrelsen kan i dagsläget inte utesluta att den planerade markanvändningen är olämplig.

*Kommentar: Se kommentar ovan kopplad till intilliggande verksamheter.*

### ***Länsstyrelsens rådgivning***

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.



### *Undersökning av betydande miljöpåverkan*

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

### *Råd om förtydligande*

I riskutredningen finns figurer och tabeller som är svåra att tyda, exempelvis figur 11 på sidan 31. Länsstyrelsen menar att riskutredningen behöver vara läsbar i sin helhet. För att öka läsbarheten ytterligare rekommenderar Länsstyrelsen även att individrisken redovisas med ett diagram.

### *Länsstyrelsens bedömning*

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse kommunikation, risk för översvämning och miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet kopplat till buller, markföroreningar, farligt gods och risk för olyckor, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

### *Beslutande*

Detta yttrande har beslutats av enhetschef Hanne Romanus, enheten för samhällsplanering. Planhandläggare Linnea Björk har varit föredragande.

### **Lantmäteriet, 2022-01-21**

Lantmäteriet vill upplysningsvis informera om att boverkets allmänna råd ändrats 2020-10-01 (2020:6). De allmänna råden är inte bindande men att följa dem skapar enhetlighet, underlättar förståelsen för detaljplanen och minimerar risken för faktiska avvikelser från lagstiftningen. I de nya allmänna råden används bland annat inte administrativa bestämmelser. Om planförfattaren utgått från tidigare allmänna råd kan det underlätta framtida förståelse om det anges i planbeskrivningen.

*Kommentar: Kommunen har följt Boverkets allmänna råd (2014:5), anledningen till detta är att kommunen först nyligen har fått förutsättningen att ta fram detaljplanekartor enligt Boverkets allmänna råd (2020:6). Att byta under detaljplanensprocess kommer kräva mer arbete med detaljplanen. Detaljplaneprocesser som påbörjats under 2022 eller senare kommer att följa Boverkets senaste allmänna råd och föreskrifter. För att förtydliga infogas ett stycke om att Boverkets allmänna råd (2014:5) kommer följas i den fortsatta planprocessen.*

Markreservat (i detta fall g-område) ska enligt rekommendationerna vara en administrativ bestämmelse och därmed även omgivet av **administrativa gränser**. Det finns ingen användning som ska ha vit färg enligt rekommendationerna.

*Kommentar: Det administrativa området delar gräns med ett användningsområde för parkering. Det är enbart när egenskapsgränser och administrativ gräns sammanfaller som det ska synas en administrativgräns tillsammans med egenskapsgränser. I fall där administrativa gränser och användningsgränser sammanfaller, ska enbart användningsgränsen synas enligt hierarkin för gränser i en detaljplan. Se följande enligt (2014:5). Det finns ingen användningsbestämmelse i plankartan som har en vit färg. Det går bra att ha vit färg för en av användningsbestämmelserna i teckenförklaringen ifall två användningsbestämmelser ritats ut inom samma användningsyta enligt Boverkets riktlinjer.*

## Grundkarta

Följande symbol finns i kartan men inte teckenförklaringen:



*Kommentar: Symbolen har ändrats och ersatts med samma symbol för belysningsstolpar som redovisas i teckenförklaringen.*

Det finns flertalet symboler för teleledning (T) i kartan där själva ledningen inte syns.

*Kommentar: Ledningarna har ritats ut i plankartan.*

## Markanvisningsavtal

Undertecknad anser att beskrivningen av markanvisningsavtalet ger en tydlig bild av genomförandet i denna del.

## Servitut/ledningsrätter

Avsnittet skulle med fördel kunna förtydligas med att allmänna ledningar inom byggbar kvartersmark inte bör förekomma, ledningsrätt i dessa sträckor kan exempelvis normalt inte upplåtas. Om det finns allmänna ledningar inom kvartersmark bör dessa säkras med markreservat för underjordiska ledningar. Är lite oklart i grundkartan om det finns en massa teleledningar inom planområdet även inom kvartersmark, för tydlighetens skull bör planförfattaren bedöma hur dessa ska hanteras vid ett genomförande.

*Kommentar: Ett förtydligande om att allmänna ledningar inte bör förekomma inom byggbar kvartersmark och att teleledningarna inom kvartersmarken kommer att behöva flyttas eller tas bort för att möjliggöra bebyggelsen, infogas i planbeskrivningen.*

## Trafikverket, 2022-01-31

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostadsbebyggelse och centrumverksamhet. Planen möjliggör för ca 160 bostäder, varav majoriteten kommer vara i form av flerbostadshus i tre till fem våningar.

## Vägar

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg 1208 norr om planområdet och väg 106 väster om planområdet.

Byggnadsfritt avstånd (från vägområdesgräns) är 12 meter och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten placeras.

Planförslaget medger bebyggelse inom det byggnadsfria avståndet vilket Trafikverket invänder mot. Trafikverket anser att plankartan ska kompletteras med prickmark motsvarande det byggnadsfria avståndets utbredning, oavsett befintlig bebyggelse. Vid just placering av byggnader utmed väg 1208 i planens nordöstra hörn är detta än viktigare då det i framtiden kan bli aktuellt med en planskildhet mellan väg och järnväg. Vid beaktande av de platsspecifika förutsättningarna skulle bebyggelse närmare än 12 meter från vägen kraftigt försvåra anläggandet av en sådan konstruktion i framtiden.

*Kommentar: Förslaget har anpassats så att byggnadsfritt avstånd är 12 meter för byggrätten i den nordöstra delen, närmst järnvägs korsningen. Byggrätten i den nordvästra delen har ett avstånd på 10 meter. Kommunen har ett intresse av att ta över väghållaransvaret för Onsjövägen och anser att ett*

avstånd på 12 meter med prickmark för den nordvästra byggrätten inte är nödvändigt för trafiksäkerheten. Däremot delar kommunen Trafikverkets synpunkt gällande avståndet på 12 meter för byggrätt i anslutning till järnvägs korsningen.

### **Parkering**

Detaljplanen har tagit höjd för en större mängd parkeringsplatser än vad som krävs enligt rådande parkeringsnorm. Motivet till detta är för att möjliggöra framtida pendlarparkeringar för tågresenärer om detta behov skulle uppstå. Det bör dock övervägas om detta kan regleras på något sätt för att inte endast nyttjas som ytterligare parkeringsutrymme för boende i området och därmed vara drivande för ett ökat bilberoende.

*Kommentar: Parkeringsgaraget har tagits bort från detaljplanekartan. Det ska enbart gå att nyttja parkering i markplan inom kvarterens marken för parkering. Detta innebär att överskott på parkeringsplatser i förhållande till rådande parkeringsnorm för områdets bostäder inte längre skapas inom området för detaljplanen.*

### **Järnväg**

Söderåsbanans spår område ligger vid planområdets östra gräns. Järnvägsstråket är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Då kommunen ännu inte har utrett varken trafikbuller från järnvägstrafiken eller risk kopplat till samma trafik bedömer Trafikverket att det inte är säkerställt att planförslaget inte riskerar att skada riksintresset för Söderåsbanan.

*Kommentar: Det finns en befintlig riskutredning som redogör för hur detaljplanen bör anpassas för att inte medföra en individ- eller samhällsrisk. Ett antal bestämmelser i detaljplanekartan hade redan under samrådet ritats ut för att hantera risken från trafiken och avståndet för möjlig stadigvarande vistelse är 30 meter från järnvägsspåret. Gata, parkering på mark och markyta för transformatorstation är de tillåtna markanvändningar som är tillåtna mellan 15 till 30 meter från järnvägsspåret. Dessa användningar uppmuntrar inte stadigvarande vistelse.*

### **Buller**

Det är olyckligt att det i remissen till planen inte följde med en uppdaterad bullerutredning. Då flera viktiga parametrar har förändrats sedan tidigare bullerutredning utförts säger den tyvärr inte mycket om hur gällande riktvärden för trafikbuller ska kunna uppnås. Trafikverket kan endast konstatera att det troligtvis kommer vara utmanande att innehålla gällande riktvärden för alla bostäder inom planområdet, mycket på grund av byggnadskropparnas utformning. Trafikverket kommer att ställa krav på att erforderliga bestämmelser gällande störningsskydd mot buller ska vara inkluderade i plankartan.

Trafikverket vill även att kommunen bekräftar att Trafikverket, vid behov, kommer få ta del av eventuella ändringar och kompletteringar mellan granskning och antagande av planen och att Trafikverket även får tillfälle att yttra sig över dessa ändringar innan kommunen fattar beslut om antagande.

*Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats och detaljplaneförslaget har ändrats därefter. Möjlig placering av byggrätter har begränsats för att säkerställa att tyst sida kan uppnås enligt trafikbullerförordningens riktvärden. Utöver det har planbestämmelser infogats i plankartan för att uppnå bullerriktvärdena, dessa är  $f_3$  – Fasad ska utformas slutet mot järnväg,  $m_4$  – Där gällande riktvärden för buller vid fasad överskrids ska bebyggelse uppföras så att tyst sida kan uppnås för hälften av bostadsrummen,  $m_5$  – En bullerskärm med en höjd på 2,5 meter över anslutande marknivå ska placeras inom och längs hela egenskapsområdet samt  $a_2$  - Startbesked får inte ges för huvud byggnad förrän bullerskärm har utförts. Med denna utformning och dessa planbestämmelser i detaljplanekartan säkerställs det att riksintresset inte påverkas negativt.*

### **Anslutning**

Det bör tydligt framgå i plankartan och planbeskrivningen hur relationen mellan det planerade torget och väg 1208. Körbar anslutning från torget mot väg 1208 ska inte vara möjlig och behöver regleras i plankartan och beskrivas i planbeskrivningen.

*Kommentar: Ett utfartsförbud har ritats ut i plankartan mellan väg 1208 och torget. Plan- och genomförandebeskrivningen har kompletterats med en text som motiverar syftet med utfartförbudet.*

### **Luffart**

Vid granskning av detaljplaner och bygglov granskar Trafikverket all byggnation över 20 meter för att säkerställa att byggnationen inte påverkar väg och järnvägs trafik- och kommunikationssystem. Trafikverkets trafik- och kommunikationssystem är uppbyggda på två sätt, dels kommunikation från torn till objekt (väg och järnväg, även tåg) och dels mellan torn. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att genomföra granskningen då byggnationen kan innebära påverkan på trafikeringen. Även om en detaljplan ligger långt från exempelvis en järnväg kan byggnation på 20 meter eller mer komma att påverka riksintresse för kommunikationer. För att i framtiden undvika att t ex uppskjutande byggnadsdelar påverkar kommunikationssystem anser Trafikverket att detaljplanen ska reglera totalhöjd istället för byggnadshöjd.

*Kommentar: Detaljplanen har kompletteras så att den reglerar både totalhöjd och byggnadshöjd. Totalhöjden för bebyggelsen kommer inte att överskrida 20 meter.*

### **Gång- och cykeltrafik**

Vid beaktande av planförslagets fördelaktiga läge kopplat till kollektivtrafik anser Trafikverket att det tydligare bör framgå hur planområdet avser att knytas an till tågstationen. Frågor kopplat till hur gående och cyklister avses ta sig mellan planområdet och stationen bör hanteras i planbeskrivningen.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletteras med information kring gång- och cykeltrafik och en skiss/figur som redogör för hur framtida cykelvägar bör utformas.*

### **Fastighetsreglering**

Kommunen avser att förvärva en liten del av Trafikverkets järnvägsfastigheter Södra Svalöv 9:33, 8:11 och Svalöv 8:15. Trafikverket och kommunen har ännu inte skrivit under något köpeavtal för de aktuella delarna av berörda fastigheter. Trafikverket förutsätter att kommunen avser att färdigställa fastighetsregleringen innan planförslaget går till antagande.

*Kommentar: Kommunen kommer inte att anta detaljplanen förrän det finns ett påskrivet köpeavtal mellan Trafikverket och kommunen. Fastighetsregleringar görs generellt efter att en detaljplan har vunnit laga kraft. Köpeavtal har tecknats mellan parterna och kommunen ser därför ingen anledning till att invänta fastighetsregleringen innan antagandet av detaljplanen.*

## **Söderåsens miljöförbund, 2022-01-21**

### **Trafik**

Exploatering i enlighet med föreliggande planförslag ger ett inte oväsentligt trafiktillskott på Teckomotorpsvägen. Den planerade infarten till området ligger i höjd med Postmannagatan. Under förutsättning att den bedömning som redovisas i trafikutredningen, att merparten av trafiken kommer att gå upp till eller in från Onsjövägen, kan miljöförbundet se att tillkommande trafik inte kommer att beröra bostäderna längs Teckomotorpsgatan i någon större omfattning. Mot denna bakgrund bedömer miljöförbundet risken för ökade störningar för dessa som begränsad.

### **Buller**

I planbeskrivningen anges att sammanfattningsvis bedömdes bebyggelseförslaget som låg till grund

för den 2020-05-28 genomförda bullerutredning uppfylla kraven i trafikbullerförordningen, gällande ljudnivåer vid fasad.

Miljöförbundet konstaterar dock att enligt redovisningen i denna bullerutredning 2020-05-28 så överskrids riktvärdet för ekvivalentnivå vid fasad för byggnaderna längs Onsjövägen och de nordligaste tre byggnadskropparna längs med järnvägen. Man uppfyllde således inte kraven i trafikbullerförordningen gällande ljudnivåer vid fasad för dessa byggnader. I föreliggande förslag synes byggnadskropparna längs med järnvägen, förutom den i nordöstra hörnet, ha förskjutits längre in på fastigheten bort från järnvägen vilket borde förändrat bullersituationen för dessa. Placeringen längs Onsjövägen är dock relativt oförändrad. Det är därför av stort intresse att ta del av reviderade Bullerutredningen för slutlig bedömning.

*Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats och detaljplaneförslaget har ändrats därefter. Möjlig placering av byggrätter har begränsats för att säkerställa att tyst sida kan uppnås enligt trafikbullerförordningens riktvärden. Utöver det har planbestämmelser infogats i plankartan för att uppnå bullerriktvärdena, dessa är  $f_3$  – Fasad ska utformas slutet mot järnväg,  $m_4$  – Där gällande riktvärden för buller vid fasad överskrids ska bebyggelse uppföras så att tyst sida kan uppnås för hälften av bostadsrummen,  $m_5$  – En bullerskärm med en höjd på 2,5 meter över anslutande marknivå ska placeras inom och längs hela egenskapsområdet samt  $a_2$  - Startbesked får inte ges för huvud byggnad förrän bullerskärm har utförts. Med denna utformning och dessa planbestämmelser i detaljplanekartan säkerställs det att riksintresset inte påverkas negativt.*

### **Dagvatten**

Såsom konstateras har Svalövsbäcken inte någon statusklassning i Viss. Svalövsbäcken med dess avrinningsområde utgör ett väsentligt biflöde till Braån. Statusklassningen för Braån innebär otillfredsställande ekologisk status till de beroende på högra halter kväve och fosfor där urban markanvändning anges som en tydlig källa. Det är därför positivt och av stor vikt att de åtgärder som föreslås för fördröjning och rening av dagvattnet från planområdet kommer till stånd.

Braån som är slutrecipient för det vatten som avleds söderut via Svalövsbacken uppnår inte god status. Som grund för bedömningen av ekologisk status lyfts bland annat näringsbelastning (fosfor och kväve) och urban markanvändning pekats ut som en av flera betydande källor för denna. Mot denna bakgrund är åtgärder som minimerar ytterligare belastning på detsamma är av stor vikt för att inte negativt påverka vattendraget och miljöförbundet ser därför positivt på föreslagna åtgärder.

*Kommentar: Synpunkten föranleder ingen åtgärd. VA-utredningen har uppdaterats. De lösningar som föreslås för dagvattenhantering i den nya VA-utredningen är likartade med dem i tidigare utredning.*

## **Kommunala, mellankommunala och regionala organ**

### **NSVA, 2022-01-27**

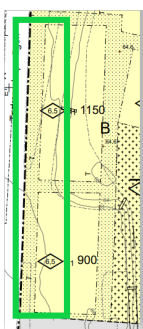
#### **Planbeskrivning**

Under Planhandlingar: VA-utredning: Bifogad VA-utredning är inte uppdaterad enligt uppdaterad plankarta. NSVA har inte fått ta del av att granska uppdaterad VA/dagvatten-utredning för del av Södra Svalöv 30:7 norra delen innan samrådshandlingarna skickades på remiss. Vi kan därför inte ha några åsikter kring de föreslagna åtgärderna förrän VA/dagvattenutredning är färdigställd. Uppdatering av VA/dagvatten-utredningen (från 2020/06/08) pågår just nu. Utredningen ska i samråd med NSVA bedömas vara kompletta och korrekta innan detaljplanen går ut på granskning.

Under Bostadsbebyggelsen: Planen medger 16 meter höga byggnader. En tryckstegring av vatten kan komma att behövas, vilket hanteras internt på fastigheterna.

Under Planförslaget: Det står att *Detaljplanen möjliggör för cirka 160 bostäder, varav cirka 140 kommer vara lägenheter i flerbostadshus och cirka 20 kommer vara radhus.* Tidigare VA-utredning inkluderar 100 lägenheter och 30 radhus som tillämpas som beräkningsförutsättning för tillkommande vattenförsörjning och spillvatten.

Under Teknisk försörjning: Det står *"Intill planområdet finns befintligt vatten-, dagvatten-, spillvattennät."* NSVA vill påpeka att det finns ingen spillvattenledning i Teckomatorpsvägen och för att ansluta planområde till spillvattennätet behövs ny spillvattenledning anläggas på Teckomatorpsvägen. För anslutning av spillvatten i Postmannagatan krävs att befintlig spillvattenledningen behöver dimensioneras upp för att klara av tillkommande spillvatten från planområdet.



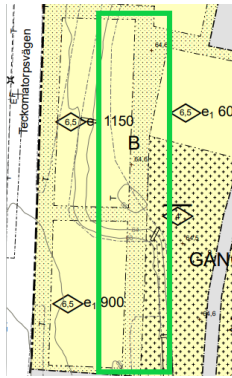
Under Teknisk försörjning- *Dag- och dräneringsvatten*: NSVA kan inte bedöma om de befintliga ledningarna har kapacitet till att ta emot kommande flöde. Detta får ny VA-utredning visa.

Under Teknisk försörjning: Gällande *grundvatten* står det att hänsyn ska tas till rådande grundvattenförhållanden. Vet man någonting om dessa? En geologisk utredning behöver göras innan antagande av planen. För att möjliggöra underjordiska dagvattenanläggningar samt öppen dagvattenlösning i fördröjningsytan behöver grundvattennivåerna säkerställas.

Under Teknisk försörjning- *VA-utredning*: NSVA anser att det är olämplig att lägga till generella slutsatser från VA-utredningen för den södra delen av kv. Lantlyckan eftersom plankarta och planförslaget för norra delen av kvarteret Lantlyckan inte är samma. Därför önskar vi att stycket från S27 *"De generella slutsatser som den tidigare gjorda VA-utredningen..."* till S29. *"Om den ersätts med nyare material skulle nyanslutningar troligen kunna ske till Teckomatorpsvägen."* ska tas bort från planbeskrivningen. När uppdaterad VA-utredning är klar kan den adderas till planhandlingarna.

VA-ledningsdragning ska alltid anläggas i allmän platsmark och i enskilda fall kan de anläggas på kvartersmark. Men då ska det tilläggas u-område och prickmark med tillräckliga ytor för skyddsavstånd.

Varje enskild fastighet ska ha en separat förbindelsepunkt för alla vattennyttigheter. U-område/ledningsrätt kanske kommer behövas för dragledning till följande två fastigheter (se bilden till den högra sidan):



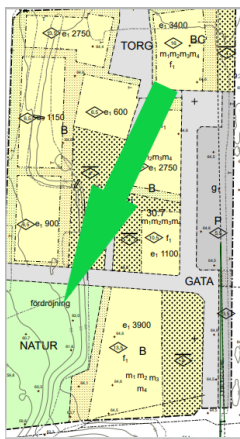
Krav på reningsanläggning till exempel gräsbeklätt svackdike kan bli aktuellt för exempelvis parkeringsytor. Detta får VA-utredningen visa.

Under Tekniska och ekonomiska åtgärder: det står "*Exploatör ansvarar för utbyggnad av anläggningar för hantering av dagvatten inom kvartersmark.*" Problematiskt att skriva att exploatören ska anlägga dagvatten inom kvartersmark, detta får inte ställas som ett krav i planbeskrivningen.

### Plankarta

Det är viktigt att säkerställa att lokalgatan är tillräckligt bred om Va-ledningar ska anläggas lokalgata. Här ska skyddsavstånd hållas till samtliga byggnader och el/fjärvärmeledningar.

Hur ska dagvatten avledas från nordöstra sidan av planområde till fördröjningsytan i sydväst hörnet?



VA-utredningen får visa på möjlig ledningsdragning inom området för vatten-, spill- och dagvatten. Utifrån resultatet av pågående VA-utredning behöver kanske plankarta uppdatera med möjliga U-områden för allmänna VA-ledningar.

Vi kan utläsa möjligt instängda områden i plankarta (se bilden till den högra sidan). Det får VA-utredning visa.







## E.ON Elnät Sverige AB, 2022-01-17

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON markförlagd låg- och mellanspänningskabel i osäkert läge, se bifogad karta. Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida: [www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html](http://www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html) För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Om mellanspänningskabeln som går längst med östra sidan av planområdet hamnar inom kvartersmark, yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område med markkabeln i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON 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 kunna säkerställa elförsörjningen i det nya området behövs minst en ny transformatorstation. E.ON yrkar därför för att få ett E-område i planens östra del mot järnvägen till. Fortsatt önskar vi uppgifter på totalt effektuttag snarast möjligt, då detta avgör hur många E-områden vi kan tänkas behöva för att försörja området med el.

Enligt 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-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 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.

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. E.ON yrkar på att E-området för vår transformatorstation preciseras (enligt riktlinjerna i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser) och får beteckningen ”E1 –Transformatorstation”

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

*Kommentar: Ett E-område för transformatorstation ritas ut i den sydöstra delen av planområdet, placeringen har valts i dialog med EON. Runt E-området har det ritats ut ett 5 meters område som ej får bebyggas. Elledningarna inom planområdet har säkrats med u-område i plankartan. U-områdets bestämmelseformulering följer Boverkets riktlinjer för planbestämmelsen. Under genomförandeavsnittet med rubriken ”Tekniska och ekonomiska åtgärder” står det att exploatör ska bekosta eventuell flytt eller ändring av befintliga ledningar.*

## Sakägare, föreningar, politiska partier och övriga

### Centerpartiet Svalöv, 2022-01-20

#### *Trafikutredningen*

Trafikutredningen visar på behov av åtgärder vid anslutningen mellan Lantlyckan och tätorten norr om planområdet, men i planförslaget visas inte hur anslutningarna skall utformas. En detaljplan skall bland annat lösa de konfliktpunkter som finns. Det är inte tillräckligt att visa på behovet av planläggning utan utformningen av anslutningen måste hanteras i detaljplanen. Framförallt är kopplingen mot Svalegatan viktig att redovisa i samband med detaljplanarbetet.

Detaljplanen behöver därför utvidgas att omfatta korsningen mellan Svalegatan-Onsjövägen - GC.-väg från Lantlyckan. I detaljplanen skall då visas hur anslutningar över Onsjövägen skall utformas.

#### *Yrkande*

Centerpartiet yrkar att detaljplanen utvidgas över Onsjövägen och in på Svalegatan så att det går att skapa en tillfredsställande trafiksituation för GC-trafiken till och från Lantlyckan mot Svalegatan.

*Kommentar: Planområdet utökas för att även inkludera delar av Onsjövägen. För att förbättra trafikförutsättningarna har ett utfartförbud ritats ut från torget mot Onsjövägen. Ett förtydligande kring utformningen av anslutningen över Onsjövägen för cykel och gång infogas i plan- och genomförandebeskrivningen.*

#### *VA-utredningen*

Vi är alla medvetna om de klimatförändringar som vi kan se. Det innebär bl.a. att skyfall och annat extremväder inträffar allt oftare. Det är därför rimligt att detaljplanen tar höjd för 100-års regn med tanke på det ändrade klimatet. Dagvatten kan t.ex. avledas via befintliga gator eller genom rör till åkern på andra sidan Åkervägen/Väg 106. Mängden hårdgjorda ytor bör därför minimeras och ett sätt kan vara att använda grästegel på parkeringsytor och andra platser där trafikbelastningen är lägre. Ett annat sätt att spara vatten är att bygga dagvattenkiosk för hämtning av vatten till de kommunala planteringarna. (Jämför Gyllins trädgård och Augustenborg i Malmö)

#### *Yrkande*

I detaljplanen bör visas hur dagvattenavrinning skall ske vid större skyfall, 100 års regn. Minimera totalytan hårdgjord mark samt ge möjlighet att använda dagvattnet för vattning.

*Kommentar: Dagvattenutredningen har kompletteras inför granskningen. En större yta för dagvattenhantering har ritats ut inom planområdet för natur, men möjliggör för fler lösningar för hantering av dagvattnet och på möjligheter att göra det inom delar av kvarterensmarken för bostäder. Detaljplanen kompletteras med exempel från yttrandet och föreslår att utformning av parkeringsplatser sker med genomsläpplig beläggning, men kräver inte detta. En skyfallskartering som innehåller en simulering för ett 100-årsregn har tagits fram i syfte att undersöka hur ett sådant skyfall skulle kunna påverka kringliggande och framtida bebyggelse. Slutsatsen i Skyfallskarteringen är att med den fördröjningskapacitet som detaljplanen reglerar inom allmän plats, kommer ett 100-årsregn inte att medföra någon risk för kringliggande och kommande bebyggelse.*

## **Byggnation**

Lantlyckan är den mest centrala tomten i kommunen och ska därför användas på ett effektivt sätt när det gäller bostäder. Det kan ske genom att tillåta en högre byggnation, än vad som finns i förslaget till detaljplan. Det gäller i synnerhet om det ska byggas radhus. Då behöver övriga byggnader få fler våningar.

## **Yrkande**

Hushöjden ska få variera mellan 4 - 8 våningar. Inga 2-planshus som flerfamiljshus utan hiss medges därmed, på grund av bristande tillgänglighet. Där det bedöms lämpligt ska solceller sättas upp på byggnaderna/på området. Gröna tak ska också tillåtas samt takterrasser.

*Kommentar: Detaljplanens utformning har skett i dialog med politiken i Svalöv. Samhällsbyggnad har anpassat förslaget utifrån den politiska majoritetens vilja kring höjden på bebyggelsen. Skulle det finnas en majoritet för en högre bebyggelse, kommer förslaget att anpassas därefter och förutsättningarna för högre bebyggelse att undersökas. Planförslaget möjliggör solceller, gröna tak och takterrasser, men styr inte detta.*

## **Gemensamma ytor**

Om man vill skapa ett torg som en attraktiv mötesplats, är det olämpligt att placera det utmed Onsjövägen som är starkt trafikerad. En placering utmed genomfartsvägen kommer dessutom med automatik att generera en ökad och okontrollerad gång- och cykeltrafik över Onsjövägen, ifall man inte sätter staket eller plank mot densamma.

## **Yrkande**

Med tanke på både trafiksäkerhet och trivselsfaktor, bör torget placeras mer centralt och inramat inom planområdet.

*Kommentar: Syftet med torgets placering är att det ska vara nära stationsområdet där många människor naturligt kommer att röra sig och vara synligt och lättillgängligt från Onsjövägen, för att skapa en levande plats. En placering av torget inom bostadsbebyggelsen skulle göra torget mindre tillgängligt för allmänheten och därmed mindre levande. Onsjövägen har en tillåten maxhastighet på 40 km och trafiken beräknas till cirka 4100 ÅDT till år 2040 enligt trafikutredningen. Säkerheten för gående och cyklister påverkas främst av hastigheten på vägen och de säkerhetsåtgärder som vidtas vid utformningen av platsen. Det föreslås ett övergångsställe i anslutning till torget, där det befintliga övergångsstället flyttas. Det går dock inte att reglera övergångsstället plankartan. Gällande hastighet är anpassat till en gata i tätort, där det finns förutsättningar för både gående och cyklister att vistas i nära anslutning till vägen. Detaljplaneområdet kommer inkludera delar av Onsjövägen för att säkerställa utfartförbud för biltrafik till Onsjövägen via torget.*

## **Parkering**

Vi uppfattar det så att det föreslås parkeringsplatser men inte garage. Det borde vara möjligt att anlägga ett antal garageplatser på ytan närmast järnvägen. Det skulle i så fall då bli bullerdämpande för området. Ifall det visar sig att antalet garage/parkeringsplatser blir otillräckligt, var finns alternativa parkeringsmöjligheter? Hur är frågan om gästparkeringar löst? Vem ansvarar för att det kommer att finnas laddstolpar på alla eller huvuddelen av garage/parkeringsplatserna. Det finns 11 p-platser för verksamhet. Med tanke på att allt fler köper elcyklar, finns det skäl att överväga garageplatser för cyklar/elcyklar.

## Yrkande

Möjligheterna till att bygga garage för såväl bilar och motorcyklar som cyklar ska beskrivas i planen. Laddstolpar för el/hybridbilar ska finnas.

*Kommentar: Parkeringsplatser ska anordnas dels inom användningsbestämmelsen P, som är en markerad yta specifikt för parkeringsplatser, och dels inom kvartersmarken för bostadsbebyggelse. Inom kvartersmarken har ett antal ytor ritats ut för komplementbebyggelse. Inom dessa ytor är det tänkt att garage, miljöhus och andra komplementfunktioner ska kunna anläggas. För att förtydliga detta infogas det i planbeskrivningen information kring var garage kan placeras inom planområdet och en förklaring av vad egenskapsbestämmelsen gällande komplementbebyggelse innebär. Kommunens gällande parkeringsnorm ligger till grund för antalet parkeringsplatser som uppskattats i planbeskrivningen.*

*Sedan maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, bostadshus vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon. Det är fastighetsägare som i samband med ansökan om bygglov ska redogöra och sedan anlägga laddningsstolpar efter behov. Planbeskrivningen kompletteras med information kring laddstolpar och vikten av att förse området med laddstolpar*

## Verksamheter

Det framgår av förslaget att det ska vara tillåtet med vissa verksamheter. Det är dock inte angett vilken typ av verksamheter. Detta bör klargöras. Har det varit någon kontakt med dagligvarukedjorna om intresse av att etablera sig utmed Onsjövägen? Det är onekligen ett intressant läge utmed en genomfart och dessutom hade varutransporter i centrum och/eller på mindre gator minskat. Om det finns intresse, påverkar det hela utformningen av detaljplanen.

## Yrkande

Det ska tydligt framgå i planen att livsmedelsbutik, restaurang, vård (exempelvis fysioterapeut, läkarmottagning, yogastudio) ska tillåtas.

*Kommentar: I planbeskrivningen infogas ett förtydligande av vilka verksamheter som ingår i bestämmelsen "Centrumverksamhet". Ett flertal av de användningar som nämnts i ert yttrande ingår, dock inte en större livsmedelsbutik. Vidare dialog kring handel kan föras med plan- och exploateringsenheten utanför planarbetet.*

## Övrigt

**Sid 10:** Kollektivtrafik – ny text grundat på pågatågen Åstorp – Teckomatorp

Detaljerna om möjliga instrumentval bör strykas. Det hör knappast hemma i en detaljplan. Kulturskolan ligger dessutom inte i centrala Svalöv, utan på Linåkerskolan.

*Kommentar: Stycket gällande instrumentval stryks och information om kulturskolans lokalisering är justerad.*

**Sid 31:** Krav på bredband till fastigheterna och/eller bostäderna – vems ansvarar för det?

*Kommentar: Ansvaret för koppling till bredband ligger på exploatör. Ett förtydligande kring detta och vilka möjligheter det finns för fiberanslutning infogas i genomförandebeskrivningen.*

**Sid 33:** Näst sista stycket behöver ändras: ”Kvarnhuset som nyttjas som flerbostadshus idag, ligger i nära anslutning...”. Kvarnhuset används för verksamheter och inte för bostäder idag.

Svalövs kommun den 14 mars 2023

Elin Persson

Plan- och exploateringschef

[elin.persson@svalov.se](mailto:elin.persson@svalov.se)

Hjalmar Christensen

Planarkitekt

[Hjalmar.christensen@svalov.se](mailto:Hjalmar.christensen@svalov.se)