

Detaljplan för del av Södra Svalöv 30:7
Lantlyckan del 2,
Svalövs tätort, Svalövs kommun

Antagen av SBN: 2023-05-24

Laga kraft: 2023-06-21



Innehållsförteckning



Detaljplanens syfte	3
Planprocessen	4
Sammanfattning av planförslaget	5
Förutsättningar	6
Tidigare beslut	6
Tidigare ställningstaganden	7
Befintliga förhållanden	9
Områdets tidigare användning	9
Planförslagets konsekvenser	11
Planförslagets övergripande karaktär	16
Trafik	18
Hälsa och säkerhet	21
Riskfaktorer i planområdets närhet	25
Buller	26
Teknisk försörjning	31
El, tele och bredband	35
Påverkan på miljö och riksintresse	36
Sociala konsekvenser	37
Genomförande	38
Organisatoriska åtgärder	38
Fastighetsrättsliga åtgärder	40

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse av varierad karaktär och centrumverksamhet i bottenplan inom den norra delen av planområdet. Detaljplanen möjliggör för cirka 160 bostäder, varav cirka 140 kommer att vara lägenheter i flerbostadshus och cirka 20 kommer att bestå av radhus. Flerbostadshusen har varierande höjder, som motsvarar mellan tre och fem våningar. Byggrätter för radhus med två våningar bidrar till en varierad bebyggelsemiljö inom kvarteret Lantlyckan. Planområdets närhet till tågstationen och till befintlig offentlig och kommersiell service gör det lämpligt att detaljplanlägga det obebodda området för bostäder och centrumverksamhet.



Plankarta med bestämmelser för aktuellt detaljplaneområde.

Planprocessen

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar hur marken får användas inom ett avgränsat geografiskt område. I processen kring att ta fram en detaljplan vägs allmänna och enskilda intressen mot varandra. Denna detaljplan genomförs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) i dess lydelse t.o.m. SFS 2017:965. Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan används för framtagandet av detaljplanen.

Under samråd och granskning ges möjlighet för sakägare, myndigheter och andra berörda att komma in med synpunkter. När ett förslag till detaljplan varit på samråd ska det färdiga förslaget, innan det kan antas, vara tillgängligt för granskning under minst två veckor. Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget.

Efter granskning sammanställs de synpunkter som har kommit in och redovisas i ett utlåtande tillsammans med kommunens ställningstaganden. Även synpunkter från samrådet inkluderas i utställningsutlåtandet.

Den som inte framfört skriftliga synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att senare överklaga beslutet om att anta detaljplanen. Tiden för överklagande är tre veckor från det att kommunen tillkännagett beslutet eller anslagit protokollet över beslutet på kommunens anslagstavla. Om ingen överklagar detaljplanen och Länsstyrelsen inte beslutar att överpröva planen vinner planen laga kraft och blir en juridiskt gällande handling.

Sammanfattning av planförslaget

Detaljplanen möjliggör för byggnation av cirka 160 bostäder av varierande karaktär och med olika byggnadshöjder. Flerbostadshus möjliggörs främst i den östra delen av planområdet, medan det i den västra möjliggörs för cirka 20 radhus. Centrumverksamhet i bottenplan möjliggörs inom den byggnad som har en tillåten byggnadshöjd på 16 meter i nordöstra delen av planområdet, med motiveringen att byggnadens lokalisering är centralt belagd i Svalövs tätort.

Gemensamhetsanläggningen för parkeringsplatser säkerställer att det kommer finnas förutsättning för att uppnå parkeringsnormen. Planområdets närhet till järnvägen innebär risker för människors hälsa och säkerhet. För att undvika dessa risker ställs krav på detaljplanens genomförande. Dessa krav finns med som bestämmelser i detaljplanen och gäller utformning av bullerskärm krav på ventilation och krav på utrymningsmöjligheter bort från järnvägen. Dagvatten kommer främst att hanteras inom allmän platsmark för natur genom ett fördröjningsmagasin, vilket också regleras med planbestämmelser. Planområdets närhet till centrala i Svalöv, med ett utbud av offentlig och kommersiell service, samt närheten till kollektivtrafik med både buss och tåg, innebär att markanvändningen är lämplig för en förtätning av nya bostäder. Detaljplanens genomförande skapar underlag till befintlig samhällsservice och bidrar därför till en god hushållning av mark i enlighet med 2 kap. 2 § PBL.

Planfakta - ytor

- Planområdet: 24 800 kvm
- Cirka kvartersmark: 17 300 kvm (Bostäder: 15 650 kvm, parkering: 1 600 kvm)
- Cirka allmän plats: 7 550 kvm (Natur: 3 500 kvm, gata: 2700 kvm, torg: 850 kvm och gång- och cykelväg: 250 kvm)
- Byggrätt i bruttoarea: 17 000 kvm för framför allt bostäder av varierande karaktär men också för centrumverksamhet i bottenplan inom den nordöstra delen av planområdet.
- Parkeringsyta – p-platser: cirka 130 st. platser varav majoriteten är placerade utmed järnvägen, på 15 meters avstånd från denna. Parkeringsplatserna längs järnvägen detaljplaneläggs som gemensamhetsanläggning för parkering.

Planhandlingar

Planhandlingarna omfattar plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning med konsekvenser och genomförandebeskrivning och en samrådsredogörelse i vilken yttranden från samrådet redovisas och bemöts. Övriga handlingar som ligger till grund för förslaget är genomförd behovsbedömning, VA-utredning, trafikutredning, översiktlig miljöteknisk markundersökning samt riskutredning och bullerutredning. Samtliga utredningar sätts som bilagor till detaljplanehandlingarna.

Bilagor

1. Bullerutredning, daterad 2023-01-05
2. Riskutredning, daterad 2020-06-04
3. Trafikutredning, daterad 2021-06-03
4. Dagvattenutredning, daterad 2022-04-08
5. Va-utredning, daterad 2022-05-18
6. Skyfallskartering, daterad 2023-03-01
7. Miljöteknisk markundersökning Lantlyckan del 2, daterad 2022-08-17
8. Miljöteknisk markundersökning avseende kvicksilver, daterad 2015-10-16
9. Geoteknisk markundersökning, daterad 2022-06-28

Betydande miljöpåverkan

Behovsbedömningens slutsats är att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har heller ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Motiveringen är att detaljplanen inte möjliggör för miljöfarlig verksamhet, och att de kriterier som bedöms kunna påverkas negativt av planens genomförande går att åtgärda utan risk för människors hälsa, baserat på de utredningar som tagits fram.

Förutsättningar

Plandata

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Svalövs tätort, söder om Onsjövägen, och är den norra delen av kv. Lantlyckan. I öster angränsar området till Söderåsbanan som är en del av godsstråket genom Skåne och som går längs med hela planområdet. Sedan december 2021 öppnades spår för persontrafik och en tågstation har byggts i Svalövs centrum. I väster angränsar området till Teckomatorpsvägen och ett område för småindustri/verksamhet och bostäder. Söder om området ligger södradelen av Lantlyckan. Detaljplan för området vann laga kraft under det andra kvartalet år 2021. Kvarteret Lantlyckan är totalt drygt 3 hektar stort, varav planområdet för norra delen, som kallas Lantlyckan del två, har en area som utgör cirka 2,4 av dessa hektar.



Röd markering visar planområdet i förhållande till sin omgivning.

Tidigare beslut

Samhällsbyggnadsnämnden i Svalövs kommun gav 2018 samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett planprogram för Lantlyckan och fastigheten Södra Svalöv, tidigare kallad "Gamla Lantmännen tomt". Ett dialogmöte hölls av kommunen 2018-06-19 inför framtagandet av ett planprogram för Kv. Lantlyckan där cirka 40 personer närvarade. 2019-03-21 återkallade samhällsbyggnadsnämnden uppdraget att ta fram ett planprogram och fattade istället beslutet om att ta fram detaljplan/detaljplaner för området. Markanvisningsavtal tecknades med exploatörer under 2018 och i februari 2019. 2019-03-21 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram detaljplan för området.

En detaljplan för den södra delen av Lantlyckan, vars syfte var att möjliggöra byggnationen av seniorbostäder, antogs 2021-02-22 och vann laga kraft 2021-05-17. Denna detaljplan, Lantlyckan del två, är en fortsättning på arbetet och omfattar den norra delen av kvarteret Lantlyckan. Detaljplanen tas fram med stöd av ovanstående beslut från Samhällsbyggnadsnämnden den 21 mars 2019.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2021-12-15 249 § att skicka ut detaljplanen på samråd och att planförslaget inte bedömdes medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller miljöbalken 6 kap 11 §.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2023-03-22 35 § att skicka ut detaljplanen på granskning.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Söderåsbanan utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap. 8 §. Detta riksintresse ska inte hindra tätortsutbyggnad och planområdet ligger i ett redan ianspråktaget bebyggelseområde, inom tätorten Svalöv. Genomförda risk- och bullerutredningar har inför granskningsskedet lett till vissa justeringar av planstrukturen, för att ny bebyggelse ska kunna uppföras utan att innebära framtida restriktioner för järnvägstrafik på Söderåsbanan. I enlighet med Trafikverkets råd och riskutredningens slutsatser utformas detaljplanen så att bostäder inte hamnar närmare än 30 meter från järnvägsspårets mitt. De planerade parkeringsplatserna hamnar inte närmare än 15 meter från järnvägsspårets mitt.

Översiktsplan - med utblick mot 2040

Planförslaget följer intentionerna i kommunens gällande översiktsplan. I översiktsplanen från 2021 har kommunen specifikt pekat ut Lantlyckan del två som ett framtida bostads- och centrumområde, med möjlighet för varierad bostadsbebyggelse, nya kontor och annan verksamhet som ryms inom begreppet centrumverksamhet. Under utvecklingsstrategier för Svalövs tätort står det i översiktsplanen att bostadsbebyggelse ska främjas i stationsnära lägen och att nyetablering av serviceverksamheter bör beläggas centralt i tätorten.

Detaljplaner

Gällande detaljplan för området är Stadsplan 12-SVS-55 - förslag till ändring av stadsplanen för område öster om Teckomatorpsvägen i Svalövs kommun. Planen upprättades 1964 och vann laga kraft 1966. Området är i gällande stadsplan planlagt för industriändamål.

Bostadsförsörjningsprogram

Svalövs kommuns bostadsförsörjningsprogram, antagen av kommunfullmäktige 2018-10-29, redogör för hur bostadsmarknaden i kommunen ser ut i dagsläget och vilka framtida behov som kan komma att uppstå. Programmet redogör också för hur kommunen ska arbeta för att tillgodose de framtida bostadsbehoven.

Bostadsförsörjningsprogrammet betonar vikten av att bostäder byggs i områden som har god anslutning till befintlig kollektivtrafik. För Svalövs del är det i anslutning till den nya tågstationen. Programmet belyser att efterfrågan på bostäder har ökat i hela kommunen och att det finns brist av alla bostadstyper som hyreslägenheter, bostadsrätter, villor och radhus. Detaljplanen möjliggör för flertalet av dessa bostadstyper genom att byggrätterna anpassas till både lägenheter och småhus.

Dagvattenpolicy

Enligt Svalövs kommuns dagvattenpolicy ska följande punkter redogöras i detaljplanen i samband med framtagandet av ny detaljplan som möjliggör för nybyggnation:

- hur avrinningen ska anordnas
- var fördröjning ska lokaliseras

- vem som ansvarar för fördröjningen
- hur recipienten klassas
- vilka krav som ska ställas på rening av dagvatten.

En dagvattenutredning togs fram före samrådsskedet. Denna uppdaterades inför granskningskedet. Dagvattenutredningen bifogas som bilaga till detaljplanelhandlingarna.

Arkitekturpolicy

Svalövs kommunfullmäktige antog den 29 november 2021 en arkitekturpolicy för Svalövs kommun. Syftet med policyn är att vägleda utformningen av den framtida bebyggelsen i förhållande till de befintliga förutsättningarna i detaljplaneringen och i samband med bygglov, samt som inspiration och kunskapsunderlag till byggaktörer, invånare och fastighetsägare.

Arkitekturpolicyn redogör för elva ställningstaganden för den framtida byggnationen i Svalövs tätort. Av dessa har följande sex varit vägledande i utformningen av detaljplanen, då dessa korrelerar med förutsättningarna inom planområdet som är obebyggt i dagsläget:

- Värna kontakten med det omgivandelandskapet. Placera ny bebyggelse så att värdefulla utblickar bevaras och nya utblickar skapas.
- Placera tillkommande byggnader med samma relation till gata som kringliggande bebyggelse samma relation till gatan som omgivande bebyggelse. I helt nya områden placeras bebyggelse nära gatan för att skapa klassiska gaturum och skyddade trädgårdar. Byggnadsplacering mitt på tomten bör generellt undvikas.
- Värna befintlig vegetation inom bebyggelsen. Häckar och grönska är viktiga för att skapa en grön inramning och sammanhållen karaktär
- Bygg vidare på karaktären i centrala Svalöv med kompletteringsbebyggelse som anpassas i skala, material och utformning. Nya arkitektoniska tolkningar är möjliga, men det centrala läget kräver särskilt hög kvalitet och känslighet i arkitekturen. Flerbostadshus i 2-5 våningar kan prövas nära stationen och utmed infartsvägarna, där det stärker centrum.
- Bygg vidare på Svalövs typiska tegelarkitektur. Eftersträva nya arkitektoniska tolkningar som tillför en större variation av bebyggelsetyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.
- Låt ny bebyggelse ta avstamp i det befintliga men låt arkitekturen spegla vår tid.

Regleringarna i detaljplanen kopplat till byggnaders placering, exploateringsgrad, utformningsbestämmelse och tillåten total- och byggnadshöjd har tagit hänsyn till arkitekturpolicyns ställningstagande och ställs i relation till de andra förutsättningarna som råder inom planområdet. Arkitekturpolicyn ska följas för framtida byggnation i Svalöv och ska även följas i senare skeden, så som i bygglovsprocessen och i dialogen med byggaktörer.

Befintliga förhållanden

Områdets tidigare användning

Inom planområdet har det tidigare pågått utsädesproduktion och lagring av spannmål. Området var bebyggt med en större lagerbyggnad och en silo. I början av 2000-talet revs silon eftersom den hade stått tom en längre tid och inte nyttjades för sitt syfte. Lagret revs 2015 och området har därefter stått obebyggt.

Mark och vegetation

Det finns viss vegetation bestående av träd och buskar i den södra och östra delen av planområdet. Ett pilträd med kraftig trästomme står i anslutning till Onsjövägen.

Angränsande områden

Planområdet angränsar i öster till järnvägen. Området på andra sidan av järnvägen består av tegelbebyggelse från 1900-talets början. I väst angränsar planområdet mot Teckomatorpsvägen och på andra sidan om denna finns ett område med småindustrier blandade med friliggande mindre bostadshus. I norr gränsar planområdet mot Onsjövägen och norr om denna finns en blandning av service, verksamheter och friliggande villor. Söderut angränsar planområdet mot första etappen av Lantlyckan, där en detaljplan för seniorbostäder antogs 2021.



Bild ovan visar flygfoto över hela kvarteret Lantlyckan idag. Streckad linje visar planområde för detaljplanen.

Topografi

Järnvägen ligger ovanför resterande område, på en markhöjd av 65 meter. En stor del av planområdets nordvästra del är urschaktat och har en markhöjd på 64 meter. Från denna plana yta sluttar marken markant åt väst och sydväst. Teckomatorpsvägen, väster om planområdet, har i norra delen en markhöjd på 61 meter och i söder på 59 meter.

Geologi

Jordarterna inom planområdet utgörs av moränlera eller lerig morän enligt SGU:s jordlagerföljds-karta.

Markradon

I översiktlig markradonutredning, 1990-02-20, klassades området som lågriskområde, vilket

inte kräver särskilda åtgärder vid nybyggnation. Exploatörer skall i samband med bygganmälan redovisa radonmätningar som underlag för radonklassificering av byggnader.

Arkeologi och fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i nära anslutning till kollektivtrafik. Busshållplats finns på den intilliggande Harjagersvägen med bussförbindelser mot Teckomatorp, Kågeröd, Röstånga, Landskrona och Helsingborg. Öster om småindustriområdet ligger järnvägen som är en del av Söderåsbanan mellan Åstorp och Teckomatorp och som utgör en del av godsstråket genom Skåne. Persontågtrafik går från den nya tågstationen som stod färdig i december 2021.

Service

Offentlig och kommersiell service finns inom gång- och cykelavstånd. I centrala Svalöv finns bl. a. bank, apotek, vårdcentral, systembolag, större dagligvaruaffärer, flera småbutiker och frisörer. Här finns också Svalövs kommunhus. I Svalöv finns tre kommunala förskolor och en fristående. Skolorna utgörs av Svalövs Montessori (F-9), Heleneborgsskolan (F-6), och Linåkerskolan (7-9). Alla F-6 skolorna i kommunen har ett integrerat fritidshem i eller i nära anslutning till respektive skola. Kulturskolan vid Linåkerskolan erbjuder undervisning för barn och ungdomar i musik. Gymnasieutbildning erbjuds på Svalöfs gymnasium. I närheten finns även Fridhems folkhögskola som med sin kulturprofil lockar elever från hela landet.

Planförslagets konsekvenser

Nedan listas en förklaring och motivering till planbestämmelserna i plankartan för att planförslaget och dess innehåll enklare ska kunna förstås.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannskap

GATA

Gata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p

Motivering: Bestämmelsen säkerställer gatans utbredning så att det finns förutsättningar att ta sig till och från bostadsområdet med motorfordon, och som gående och med cykel.

GATA₁

Huvudgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer Onsjövägen som huvudgata. Genom att inkludera delar av Onsjövägen i planen kan ett utfartsförbud mellan det framtida torget och Onsjövägen införas.

GÅNG₁

Gång- och cykelväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att det finns en gång- och cykelväg mellan kvartersområden för bostäder. Stråket gör det möjligt för allmänheten att ta sig igenom det kommande bostadsområdet och nå Svalövs tågstation och centrala Svalöv.

NATUR

Naturområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p

Motivering: Bestämmelsen möjliggör för natur som markanvändning. Inom området finns ett antal större träd och annan vegetation som med anledning av bestämmelsen kommer att bevaras. Marken inom området för natur kommer även att nyttjas för dagvattenhantering. Det säkerställer att detaljplanens genomförande inte hämmar miljö kvalitetsnormerna för vatten.

TORG

Torg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Motivering: Bestämmelsen möjliggör anläggningen av ett torg. Lantlyckan är inom gångavstånd från stationsområdet och det kommer att bedrivas centrumverksamhet i bottenplan intill torget. Det motiverar ett torg som möjliggör för allmänheten att nyttja och samlas på platsen.

Kvartersmark

B

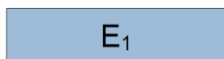
Bostäder, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p

Motivering: Bestämmelsen möjliggör för byggnationen av bostäder. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse i ett centralt och stationsnära läge i Svalövs tätort.

C

Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Motivering: Planområdet ligger i närheten av Svalövs centrum. Bestämmelsen innebär en möjlighet för verksamheter att etablera sig centralt i området. Inom centrumverksamhet ingår användningar som mindre livsmedelsbutik, gym, restaurang, kontor, frisör, yogastudio och enklare former för vård som exempelvis en vårdcentral.



Transformatorstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att det finns förutsättning för elförsörjning inom planområdet.



Parkering, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Motivering: Bestämmelsen möjliggör för parkeringsplatser inom kvartersmark. För att säkerställa att parkeringsbehovet enligt kommunens parkeringsnormer kan uppnås, detaljplaneläggs ett område för parkering.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATSMARK

UTFART



Utfartsförbud, PBL 4 kap. 9 §

Motivering: Syftet med bestämmelsen är att stoppa möjligheten för utfart från torget mot Onsjövägen. Torget kommer ligga i nära anslutning till järnvägs korsningen och en utfart från torget medför därför en försämrad trafiksäkerhet.

Mark

trädd₁ Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk., PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Motivering: Bevarandet av ett för platsen värdefullt pilträd som funnits på platsen i över 60 år och som dessutom uppfyller kriterierna för att vara ett skyddsvärt träd enligt Naturvårdsverkets definition. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att trädet enbart får fällas ifall det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Bestämmelsen om marklov för fällning av träd säkerställer att en bedömning måste göras innan trädet kan fällas. Vid fällning av trädet bör ett nytt träd av samma kvalitet planteras i dess ställe.

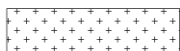
Utformning

Fördröjning_x Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av xxxx, kubikmeter ska finnas, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att dagvatten hanteras och renas enligt dagvattenutredningen. Genom att utöka fördröjningskapaciteten inom naturområdet i sydväst hanteras också översvämningsproblematik i samband med ett 100-årsregn.

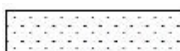
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omfattning



Endast komplementbyggnad får placeras, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att komplementbyggnader för garage, miljöhus och förråd kan anordnas inom planområdet.



Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Motivering: Genom att reglera vilken mark som inte får förses med byggnad säkerställer bestämmelsen att bostäder inte placeras i lägen där byggnation är olämpligt. Inom planområdet gäller detta delvis vid järnvägen där byggnation för nära järnvägen är olämpligt ur såväl ett risk- som ur ett bullerperspektiv. Inom planområdet regleras också avståndet mellan de framtida bostäderna och Teckomatorpsvägen samt Onsjövägen genom bestämmelsen.

e_{10.0} Största bruttoarea är angivet värde i m², PBL 4 kap. 11 § 1

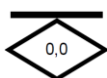
Motivering: Bestämmelsen säkerställer att bruttoarean för ny bebyggelse inte överskrider en nivå som planområdets yta kan tillgodose.

Utformning



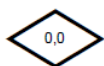
Högsta totalhöjd är angivet värde i meter , PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Motivering: Totalhöjden reglerar hur höga de högst uppstickande delarna av en byggnad får vara. Det gäller alla uppstickande delar som ventilationsschakt med mera. På grund av närheten till järnvägen är det av betydelse ur risksynpunkt att byggnaderna inte blir högre än 20 meter.



Högsta nockhöjd är angivet värde i meter , PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Motivering: Nockhöjden reglerar takets högsta höjd, men inte eventuellt uppstickande detaljer. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att komplementbyggnader blir proportionerliga till huvudbyggnaderna.



Högsta byggnadshöjd är angivet värde i meter , PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Motivering: Bestämmelsen begränsar byggnadshöjden. Tillsammans med totalhöjden reglerar detta högsta möjliga våningsantal för flerbostadshusen.

f₁ Fasad ska utformas med varierat uttryck, högst 20 meter fasadlängd med likartad gestaltning

Motivering: Bestämmelsens syfte är att skapa variation i fasaderna. Eftersom fasaderna kommer att bli relativt långa, då detta krävs för att hantera bullersituationen i området, finns det en risk för att fasaderna upplevs ointressanta och monotona till sin utformning. Bestämmelsen ställer inte krav på exakt vad i gestaltningen som behöver varieras, utan lämnar utrymme för att denna kan bestå av variationer gällande fasadmateriell, färg eller strukturer i fasaden som fönster och dylikt.

f₂ Fasad ska utformas sluten mot järnväg

Motivering: För att kunna minska bullernivån på den tysta sidan om bostäder behöver dessa ha en sluten fasad mot järnvägen.

Störningsskydd

m₁ Friskluftsintag ska placeras högt och på vägg som ej vetter mot järnväg. PBL 4 kap 12 § 1 st. 1 p.

Motivering: Syftet med bestämmelsen är att i enlighet med riskutredningen säkerställa att friskluftsintaget inte sker mot järnvägsspåret. För att undvika försämrade luftkvalité eller förorening via luften in i bostäderna vid en olycka på järnvägen placeras friskluftsintagen bort från järnvägen.

m₂ Ventilation ska vara möjlig att stänga av, PBL 4 kap 12 § 1 st. 1 p.

Motivering: Syftet med bestämmelsen är att i enlighet med riskutredningen göra det möjligt att stänga av ventilationen ifall en olycka vid järnvägsspåret sker. På så sätt kommer inte föroreningar som sprids via luften in i flerbostadshusen.

m₃ Entréer och utrymningsvägar ska finnas som gör det möjligt att utrymma i riktning bort från järnvägen, PBL 4 kap 12 § 1 st. 1 p.

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att det vid en tågolycka ska det gå att utrymma flerbostadshusen bort från järnvägen och att sådana utrymningsvägar finns tillgängliga.

m₄ Minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot tyst sida, PBL 4 kap 12 § 1 st. 1 p.

Motivering: I de lägen bostäder är bullerutsatta behöver hälften av bostadsrummen placeras mot tyst sida. Bestämmelsen har därför införts för de byggrätter som är bullerutsatta och som därför behöva anpassas för att uppnå gällande riktvärden. Med bostadsrum avses alla rum i permanentbostäder och fritidshus där en låg bullernivå eftersträvas. Här ingår rum för sömn och vila och rum för daglig samvaro. Kök och badrum räknas inte som bostadsrum.

m₅ En bullerskärm med en höjd på 2,5 meter över anslutande marknivå ska placeras inom och längs egenskapsområdet., PBL 4 kap 12 § 1 st. 1 p.

Motivering: En bullerskärm krävs för att sänka ljudnivån från godstågen. I kombination med villkor för startbesked gällande huvudbyggnad säkerställer bestämmelserna att trafikbullerförordningens riktvärden inte överstigs.

Mark

n₁ Parkering får inte anordnas., PBL 4 KAP 13 § 1 st. 1 p.

Motivering: Syftet med bestämmelsen är att skapa vistelsevänliga innergårdar för bostadshusen. Genom att sätta parkeringsförbud inom utvalda ytor tillgängliggörs de för annan användning så som innergård.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år., PBL 4 kap. 21 §

Motivering: En längre genomförandetid anses inte aktuell eftersom åtgärderna som ska genomföras inte kräver större förarbeten.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Kvartersmark, PBL 4 kap. 6 §

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att allmännyttiga ledningar kan gå under markytan genom kvartersmarken.

u₂

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Allmän plats, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p

Motivering: Bestämmelsen säkerställer att allmännyttiga ledningar kan gå under markytan genom allmän platsmark för gata.

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

g₁

Markreservat för gemensamhetsanläggning för parkering. Kvartersmark, PBL 4 kap. 18 § 1

Motivering: För att säkerställa att samtliga boende har tillgång till parkeringsplatser införs en administrativ bestämmelse om gemensamhetsanläggning för parkering som kan samnyttjas.

Ändra lovplikt

a₁ Marklov krävs även för fällning av träd., PBL 4 kap 15 § 1 st 3 p.

Motivering: Bevarande av ett för platsen värdefullt pilträd som funnits på platsen i över 60 år och som dessutom uppfyller kriterierna för att vara ett skyddsvärt träd enligt Naturvårdsverkets definition. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ifall att trädet ska fällas så måste marklov för detta först sökas. Trädet får endast fällas ifall det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk för allmänheten. Vid fällning av trädet bör ett nytt träd av samma kvalitet planteras i dess ställe.

Villkor för startbesked

a₂ startbesked för huvudbyggnad får inte ges förrän bullerskärm har uppförts., PBL 4 kap. 14 § 1 st. 5 p.

Motivering: En bullerskärm krävs för att sänka ljudnivån från godstågen. I kombination med villkor för startbesked gällande huvudbyggnad säkerställer bestämmelserna att trafikbullerförordningens riktvärden inte överstigs.

Planförslagets övergripande karaktär

Visionen för Lantlyckan är att skapa en tät, ny stadsdel i Svalöv med en varierad bebyggelse som knyter an till ortens gröna identitet. Förslaget visar på en helhetsstruktur som utgårifrån befintligt gatunät och en viss anpassning till befintligt ledningsnät. Bebyggelsen föreslås ligga med litet indrag från gatan. Detta ger en möjlighet till fina boendemiljöer med förgårdsmark i soliga lägen i möte med gatan, men även fina inre, skyddade och gröna gårdsmiljöer. Mot Onsjövägen föreslås möjlighet till viss centrumverksamhet för att kunna möta Svaleгатans mer offentliga karaktär.

Markanvändning och gestaltning

Området innehåller olika bostadstyper som kommer att uppföras av ett flertal bostadsutvecklare med olika upplåtelseformer. Det förväntas bidra till att ge den tillkommande bebyggelsen i området en naturlig variation i gestaltning och karaktär. Områdets sluttande markhöjder kan vara möjliga att ta tillvara genom souterränglösningar för den bebyggelse som är orienterad mot Teckomatorpsvägen i väster.



Bild ovan visar en illustration över den föreslagna möjliga bebyggelsestrukturen.

Kringliggande bebyggelse i anslutning till planområdet härstammar från 1900-talets början och har inslag av den tegelarkitektur som dominerar i Svalövs tätort. Detaljplanen reglerar inte materialvalet för framtida fasader, men det är väsentligt att framtida bebyggelse anpassas i skala, material och utformning till kringliggande bebyggelse. Svalövs arkitekturpolicy belyser vikten av att låta ny bebyggelse ta avstamp i det befintliga men låta arkitekturen spegla vår tid. Detaljplanen reglerar att de flerbostadshus som hamnar närmast järnvägen ska ha varierat uttryck i fasad med högst 20 meter fasadlängd med likartad gestaltning. Syftet med bestämmelsen är att skapa en varierad gestaltning inom planområdet och skapa intressanta miljöer. Den transformatorstation som kommer att behöva byggas kan med fördel byggas i tegel för att anpassas till områdets karaktär.



Ovan, foto på den gamla stationsbyggnaden sedd från västra sidan av järnvägen. (Byggnaden används idag inte som station.)

Bostadsbebyggelsen

Den nya bebyggelsen ska utformas och placeras med hänsyn till befintlig miljö. Det är därför viktigt att särskild omsorg ägnas åt utformningen av tomt och byggnaders yttre.

Detaljplanens högsta tillåtna totalhöjd spänner mellan 18 meter (motsvarar 5 våningar) i nordöstra hörnet och 8,5 meter (motsvarar 2 våningar) i väster. Bebyggelse inom detaljplanen med fasader mot järnvägen har högsta tillåtna totalhöjder på 13,5 och 15,5 meter (motsvarar 3 och 4 våningar).

Grönska på kvartersmark/ utemiljön

Forskning visar att utevistelse i sig och i synnerhet utevistelse i en väl utformad miljö är bra för hälsan. Den föreslagna bebyggelsestrukturen, som utgör underlag för detaljplanen, är formad så att inre gröna rum i form av bostadsgårdar skapas. Höjdsättningen kring dessa är anpassad så att det ska finnas ett stort ljusfall på gårdarna, för att ge goda förutsättningar för att anordna gröna och trivsamma miljöer på dessa.

Tillgänglighet

Hänsyn ska tas till personer med nedsatt syn, hörsel, rörelse- och orienteringsförmåga. Särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas i anslutning till entréer. En så jämn yta som möjligt ska eftersträvas samtidigt som markbeläggningen inte får vara hal i vått eller torrt tillstånd. Tydliga, kännsbara gränser med t.ex. kantsten bör läggas mot körbana, planteringsyta och dylikt. Uppfyllande av krav på tillgänglighet bevakas i samband med bygglov.

Höjdsättning/topografi

Den föreslagna höjdsättningen tar sin utgångspunkt i de befintliga höjderna på platsen, där järnvägen ligger högst beläget i området och från denna punkt sluttar marken ner mot Teckomatorpsvägen. Ny höjdsättning för planområdet är gjord för att ligga så nära de befintliga som möjligt, för att minimera behov av att tillföra jordmassor eller att schakta. Höjderna har en tillräcklig lutning för att säkerställa avrinning i enlighet med dagvattenutredningen. Höjdsättningen kommer att innebära att de högsta markhöjderna genomgående är de intill järnvägen.

Geotekniska förhållanden

En miljö- och geoteknisk utredning har gjorts i området, PM Geoteknik Södra Svalöv 30:7, Svalövs kommun (bilaga 9, daterad 2022-06-28), i syfte att beskriva de geotekniska

förhållandena inom området för att utgöra underlag för detaljplanläggningen.

Utredningen visar att förekommande naturliga jordar uppvisar goda förutsättningar för grundläggning och risken för stabilitets- och sättningsproblem bedöms som liten. Planerad nybyggnation bedöms kunna grundläggas med platta på mark i naturligt avlagrad jord alternativt på kontrollerad fyllning av friktionsjord. All mullhaltig jord ska schaktas bort innan grundläggning påbörjas. I den sydligaste delen, kan fyllnadsmassorna behöva utskiftas och/eller packas vid framtida byggnation för att undvika problem med sättningar och differenssättningar. Förutsättningarna för anläggning av hårdgjorda ytor, tillfartsvägar och ledningar bedöms som goda. För schakter ner till 2,0 meters djup hänvisas till skriften "Schakta Säkert", Svensk Byggtjänst. Jorden bedöms som normalschaktad och släntlutning på 1:1 kan användas vid temporära schakt i lermorän ovan grundvattennivå eller under förutsättning att grundvattenytan kontinuerligt sänks. Djupare schakter än 2,0 m kräver samråd med geoteknisk sakkunnig. Schakt-, fyllnings- och packningsarbeten föreslås utföras enligt AMA Anläggning 20. Schakt- och grundlägningsarbeten bör utföras under torra väderleksförhållanden.

Det åligger konstruktören att säkerställa att framtida konstruktioner uppfyller ställda sättningskrav samt att bärigheten i marken är tillfredsställande för planerade laster. De naturliga infiltrationsmöjligheterna inom detaljplaneområdet är begränsade på grund av den täta lermoränen.

Trafik

Fordonstrafik

Onsjövägen och Teckomatorpsvägen samt korsningen mellan dem kommer att påverkas av ökade trafikflöden från den bebyggelse som detaljplanen möjliggör. För att bedöma hur kapaciteten och framkomligheten för fordonstrafik vid korsningen påverkas av detaljplanens genomförande, har en trafikutredning tagits fram. Trafikutredningen utgår ifrån VGU: s riktvärden att belastningsgraden ska vara mindre än 0,8 för önskvärd standard. För den alstrade trafiken till och från Lantlyckan blir maxtimmesflödet 90 fordon/timme. Kölängd och fördröjning beräknas bli låga även i framtiden. Korsningen Onsjövägen/ Teckomatorpsvägen bedöms klara av den framtida trafiksituationen och bibehålla god kapacitet och framkomlighet för motorfordonstrafiken. Trafikutredningen läggs som bilaga till detaljplanen.

Ett utfartförbud har ritats ut i detaljplanen mellan torget och Onsjövägen. En potentiell ut- och infart mellan Onsjövägen och planområdet skulle hamna för tätt inpå korsningen mellan Onsjövägen och Söderåsbanan, Infarter mellan Onsjövägen och planområdet i detta läge kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Syftet är också att säkerställa att ingen fordonstrafik ska kunna nyttja torget som in- och utfart till bostadsområdet.

Gatuutformning

Strukturen för hela Lantlyckan syftar till att bygga ihop Lantlyckan med intilliggande gator och områden. Trots den barriär som järnvägen är ska området kännas som en del i en sammanhängande helhetsmiljö. Gatorna inom Lantlyckan är småskaliga med låga trafikflöden. Inom hela kommande Lantlyckan uppskattas 650 f/d och med en trafikhastighet på 20-30 km/h.

Parkering

Parkeringsriktlinjerna för Svalövs kommun ska följas. Enligt dessa riktlinjer ställs ett lägre krav på antalet parkeringsplatser i närheten av stationsområden. Lantlyckan har ett avstånd på 600 meter från kommande tågstation och anses därför vara stationsnära.

Bilparkeringsnorm för bostäder enligt gällande parkeringsriktlinjerna:

Boende	Bilparkering	
	Stationsnära	Övrigt
Småhus, egen p-plats	1 plats per hus	1+1* platser per hus
Småhus, gemensam p-plats	0,8 plats per hus	1,6 platser per hus
Flerbostadshus, gemensam p-plats	8 platser per 1000 m ² BTA	12 platser per 1000 m ² BTA
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov**, gemensam p-plats	För 50 % av de anställda och 30 % av lägenhetsantal för besökande	För 70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantal för besökande

* En anlagd parkeringsplats plus utrymme intill för att senare kunna anlägga en plats till.

** En- och tvårumslägenheter med vårdbehov. Exempelvis äldreboende, trygghetsboende eller LSS-boende.

Baserat på parkeringsriktlinjerna är minimikravet för antalet parkeringsplatser i området cirka 135 stycken. 115 stycken ska vara tillgängliga för flerbostadshusen och 20 stycken ska tillägnas radhusen. Ifall det bedrivs centrumverksamhet i bottenplan inom byggnaden i nordöst kan behovet av parkeringsplatser ändras. En särskild bedömning behöver göras i samband med bygglov ifall det bedrivs hotell, restaurang eller samlingslokal i bottenplan. Detaljplanens utformning säkerställer att det inom området kommer finnas förutsättningar för att anlägga minst 140 parkeringsplatser. Parkeringsplatser ryms också inom kvartersmarken för bostäder, där garage för bilar, motorcyklar och cykelparkering kan anordnas inom ytor för komplementbyggnader.

Cykelparkeringsnorm för bostäder enligt gällande parkeringsriktlinjerna:

Boende	Cykelparkering
Småhus, egen p-plats	Anordnas på hustomt
Småhus, gemensam p-plats	Anordnas på hustomt
Flerbostadshus, gemensam p-plats	25 platser per 1000 m ² BTA
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov,* gemensam p-plats	För 40 % av de anställda

* En- och tvårumslägenheter med vårdbehov. Exempelvis äldreboende, trygghetsboende eller LSS-boende.

Det behövs cirka 340 cykelparkeringar för att säkerställa behovet av cykelparkering inom området. I detaljplanen finns ytor för komplementbyggnader på ett flertal ställen, där finns goda förutsättningar för att anlägga ett stort antal av dessa cykelparkeringar. Cykelparkering för radhus ska anordnas på den egna tomten.

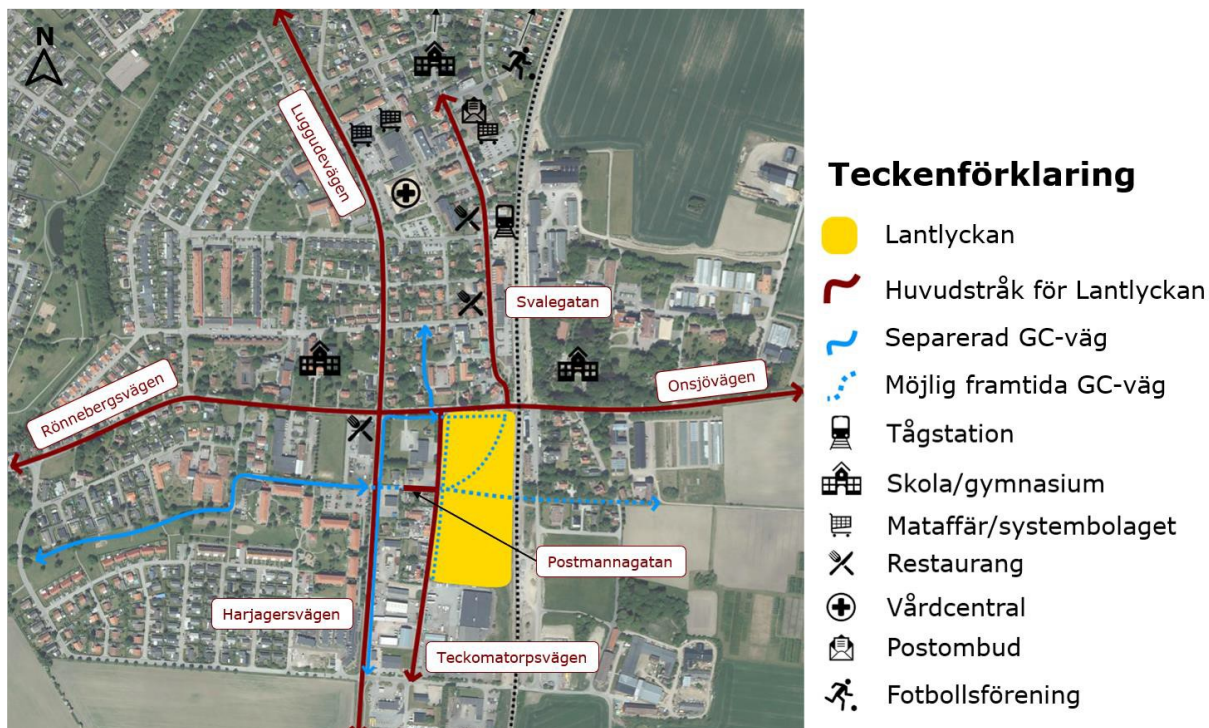
Gång och cykel

De befintliga kopplingarna till området är goda för gående med gångbanor på samtliga gator och vägar förutom Teckomatorpsvägen. Lantlyckans centrala läge skapar goda möjligheter att nå målpunkter i tätorten till fots eller med cykel. Onsjövägen, Svalegatan och Odlaregatan är de viktigaste befintliga anslutande gång- och cykelstråken till Lantlyckan. Svalegatan kommer bli det genaste stråket mellan Lantlyckan och en rad målpunkter så som tågstation, mataffärer, restauranger, etc. Svalegatan har gångytor längs båda sidor av gatan medan cyklar är hänvisade till blandtrafik. Onsjövägen har i dagsläget enbart separerad cykelväg mellan cirkulationsplatsen vid väg 106 och Teckomatorpsvägen.

En befintlig gång- och cykelväg från västra Svalöv ansluter till Harjagersvägen, men sedan saknas en koppling mellan Harjagersvägen och Teckomatorpsvägen. På Harjagersvägen ligger busshållplatsen Brandstationen i höjd med Postmannagatan, som inte är ihopkopplad med Harjagersvägen i dagsläget. Andra brister i gång- och cykelnätet i Lantlyckans närområde inkluderar bland annat att Onsjövägen och Teckomatorpsvägen saknar cykelfält eller cykelbana. Teckomatorpsvägen saknar dessutom markerade överfarter eller passager för oskyddade trafikanter.

I trafikutredningen identifierades åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister på både kort och lång sikt. Listan med åtgärder har kompletterats efter de förändringar som skett i den planerade exploateringen och de diskussioner som förts under projektgruppsmöten med konsultgrupp, kommun och Trafikverket.

Huvudsakliga rörelsestråk som kopplar Lantlyckan till resterande delar av Svalöv och dess målpunkter.



Följande åtgärder identifieras som viktiga att genomföra innan Lantlyckan är helt färdigutbyggt:

- Fotgängare och cyklister bör prioriteras med gena och separerade stråk genom Lantlyckan.
- En ny koppling mellan Lantlyckan och Harjagersvägen för oskyddade trafikanter i form av en förlängning av Postmannagatan skulle skapa en genare koppling till busshållplats Brandstationen. Det behövs även en passage, förslagsvis ett hastighetssäkrat övergångsställe, över Teckomotorpsvägen mellan Lantlyckan och Postmannagatan för att knyta ihop stråket.
- Hastighetssäkring av överfarter för fotgängare och cyklister för att öka trafiksäkerheten. Överfarten över Onsjövägen mot Odlaregatan är viktigast att hastighetssäkra, men helst även övergångsstället över Onsjövägen mot Svalegatan. Hastighetssäkring kan göras genom t.ex. gupp eller actibump.
- Det är viktigt att bevara övergångsstället på Onsjövägen, som knyter an Lantlyckan med Svalegatan, för att säkerställa en god koppling mellan området och tågstationen. Det finns dock möjlighet att flytta övergångsstället några meter västerut, vilket skulle medföra att övergången blir mer trafiksäker och får en tydligare anslutning till den planerade torgytan.

- Cykelbanan längs Onsjövägens södra sida behöver förlängas och knyta an till övergångsstället mot Svalegatan så att den går längs med hela norra delen av Lantlyckan. Då behövs även en markerad korsningsplats för fotgängare och cyklister över Teckomatorpsvägen, förslagsvis övergångsställe med inkluderad cykelpassage. Det är även önskvärt att säkerställa så att cyklister och fotgängare kan ta sig genom plankorsningen med järnvägen på ett tryggt och säkert sätt, då det finns målpunkter så som t.ex. skola och park på östra sidan järnvägen.
- Cykelväg behövs längs Teckomatorpsvägen, från Onsjövägen och ner till slutet av Lantlyckan. Antingen i form av cykelfält eller cykelbana, helst egen bana för att skapa goda förutsättningar för cyklister.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

För att undersöka förekomsten av markföroreningar i området har ett antal miljötekniska gjorts. En översiktlig miljöteknisk markundersökning genomfördes 2015 av fastighet Södra Svalöv 30:7. Efter detta genomfördes en fördjupad riskbedömning 2016 inom fastigheten Södra Svalöv 35:1, med avseende på påvisade föroreningar. Inför granskningsskedet av detaljplanen har ytterligare en miljöteknisk markundersökning gjorts 2022 inom del av fastigheterna Södra Svalöv 30:7, Södra Svalöv 9:33 samt Södra Svalöv 8:11. Undersökningarna beskrivs nedan och läggs i sin helhet som bilaga till detaljplanen.

Översiktlig miljöteknisk markundersökning av Södra Svalöv 30:7, Svalövs kommun, genomfördes av Tyréns i februari 2015. Provpunkterna inom hela kvarteret Lantlyckan visade att marken innehöll föreningshalter i form av kvicksilver, men endast en av punkterna påvisades ha så höga föroreningshalter att de skulle kunna innebära risk för människors hälsa och för miljön om inga efterbehandlingsåtgärder utförs. Föroreningen grävdes bort och Söderåsens miljöförbund fattade beslut om godkänd slutrapport 2016-01-13.

År 2016 genomförde Tyréns en fördjupad riskbedömning med avseende på påvisade föroreningar inom fastigheten Södra Svalöv 35:1, Svalöv. I riskbedömningen diskuterade Tyréns risken med påträffade föroreningar utifrån människors hälsa, markmiljö och spridning. Tyréns fastslog att risken för människors hälsa bedöms som "medelstor till låg". Tyréns presenterade två åtgärdsalternativ, hårdgöring alternativt urschaktning. Efter delegationsbeslut från Söderåsens miljöförbund ansågs hårdgöring vara lämpligt. Den aktuella provtagningspunkten är belägen i område planerat för parkeringsyta i denna detaljplan och kommer att hårdgöras i enlighet med Miljöförbundets utlåtande. Om markanvändningen ändras på fastigheten i framtiden kan dock krav komma att ställas på efterbehandling.

Inför granskningsskedet av detaljplanen har ytterligare en miljöteknisk markundersökning gjorts, *Miljöteknisk markundersökning inom del av fastigheterna Södra Svalöv 30:7, Södra Svalöv 9:33 samt Södra Svalöv 8:11 i Svalöv inför ändring av detaljplan (2022-08-17)*, för att undersöka markens miljötekniska egenskaper.

Resultat från denna markundersökning visar generellt på låga föroreningshalter som underskrider gällande riktvärden, förutom i en punkt där det uppmättes halter av PAH-M och PAH-H över riktvärdena. Föroreningen påvisades i utfyllnadsmassorna och förekom inom område för planerat torg. PAH:er utgör en mängd olika aromatiska kolväteföreningar av vilka 16 stycken vanligtvis omfattas av analys och dessa 16 ämnen är de för vilka Naturvårdsverkets riktvärden framtagits. I likhet med metallerna uppvisar flertalet av dessa ämnen låg spridningsbenägenhet, och binds till partiklar i jorden.

Generellt förekommer naturligt förekommande lermorän direkt under fyllnadsmassorna, vilket medför att förutsättningar för en eventuell spridning i djupled begränsas. Den naturliga jordarten bedöms inte vara förorenad. Skyddsvärdet för markmiljön bedöms som lågt för

parkeringen och de allmänna platserna (torg, gata mm.), vilket innebär att skyddet av markmiljön ses som mindre prioriterat.

Risk för att människor ska kunna exponeras för förorening är i allmänhet främst genom direkt intag av förorenad jord och växter, inandning av dammpartiklar samt hudkontakt med ytligt förekommande markförorening. Risk för exponering av de konstaterade föroreningarna som ligger över riktvärden är liten givet att människor inte kommer att vistas på platsen permanent samt att hårdgjorda ytor mest sannolikt kommer finnas i torgområdet. I samband med planerat markarbete rekommenderas att massor hanteras enligt erhållna resultat i markundersökningarna. Förorenade jordmassor som behöver omhändertas ska transporteras i ändamålsenliga lastbilar till godkänd mottagningsanläggning. Vid framtida markarbete, där hantering av förorenade massorna kan bli aktuella, ska en anmälan om avhjälpande åtgärder enligt 28 § Förordningen (1998:889) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inskickas till tillsynsmyndigheten innan sanering påbörjas.

Risk för PFAS från brandstation

Länsstyrelsen har i sitt yttrande under samrådet belyst risken för att möjlig förorening av PFAS från brandstationen skulle kunna spridas till planområdet. För att undersöka risken för PFAS har en kompletterande miljöteknisk markundersökning utförts. Jordprover har tagits i Teckomatorpsvägen, som ligger mellan planområdet och brandstationen, och dessa prover har testats för PFAS, där inga av proverna visade på förhöjda halter. Inget grundvatten påträffades i samband med att proverna togs. Risken för spridning av PFAS sker främst via kontaminerat grundvatten och i samtliga miljötekniska undersökningar som utförts, inom planområdet och på Teckomatorpsvägen, har grundvatten inte påträffats. Olida miljökonsulter AB gör bedömningen att risken för spridning av PFAS därför är försumbar, dels eftersom inget grundvatten har påträffats och dels därför ingen PFAS har påträffats i de jordprover som har undersökts. Markarbetet som krävs för att genomföra detaljplanen kommer inte nå ner till ett djup som gör att grundvatten kommer påverkas. Resultatet av utredningen har inte lagts som bilaga till detaljplanen, eftersom PFAS undersökningen enbart var en liten del av hela utredningen. Utredningen utfördes av Olida miljökonsulter och finns diarieförd i Svalövs kommunarkiv. Utredningen ges ut vid förfrågan.

Riskutredning

En riskutredning är gjort (AFRY 2020-06-04). Utredningen bifogas som bilaga till planhandlingarna. I riskutredningen analyseras påverkan från farligt gods på Söderåsbanan förbi planområdet Lantlyckan i Svalöv samt mekanisk påverkan som följd av urspärning av farligt godståg vid planområdet.

Individrisk

Individrisken beräknas med avseende på transport av farligt gods samt mekanisk påverkan vid urspärning på Söderåsbanan förbi planområdet Lantlyckan i Svalöv enligt prognos för år 2040.



Redovisning av individrisknivåerna för olycka med transport av farligt gods samt risk för mekanisk påverkan vid urspårning. Risken är på acceptabel nivå bortom ca 15 meter väst och öst om järnvägen, vilket visualiseras som den orangea konturen i bilden.

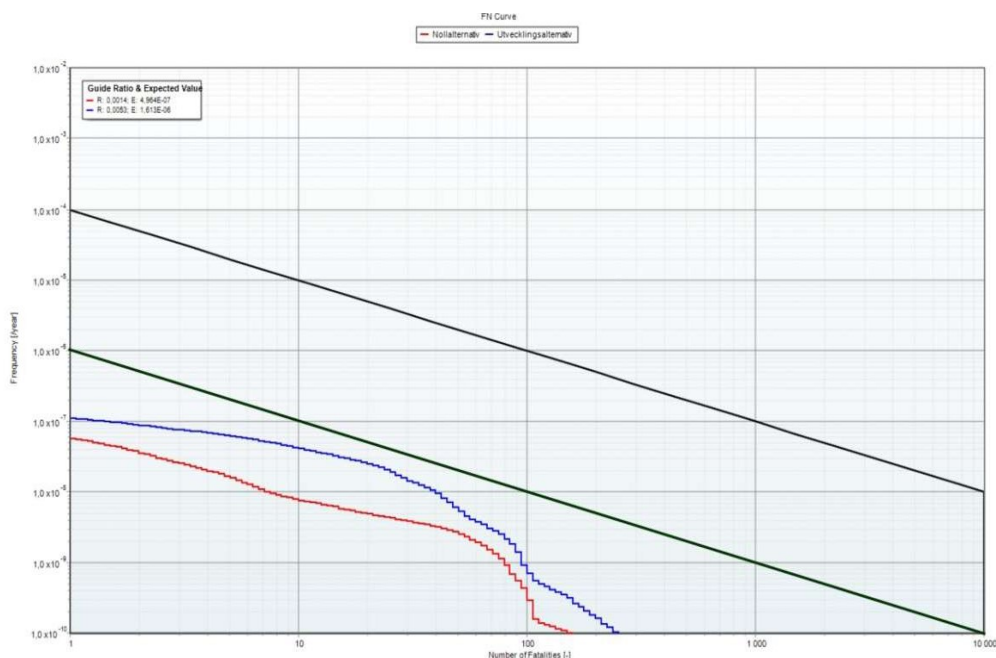
Individriskkonturer är i ovanstående bild (markerade i orange och gult) för transport av farligt gods och för mekanisk påverkan på Söderåsbanan år 2040.

Risken är på acceptabel nivå bortom ca 30 meter väst och öst om järnvägen, vilket visualiseras som den gula konturen i bilden.

Samhällsrisk

Samhällsrisken har beräknats för en sträcka på 1 km av Söderåsbanan längs planområdet med avseende på transport av farligt gods och risk för mekanisk påverkan vid urspårning.

Beräkning av samhällsrisken baseras på personbelastningen. Samhällsrisken beräknas för nuvarande personbelastning (nollalternativ) samt den personbelastning som uppkommer i området efter exploatering (utvecklingsalternativ).



Figuren redovisar resultatet av samhällsrisk.

Röd kurva representerar nollalternativet och blå kurva representerar utvecklingsalternativet. I bilden noteras att samhällsriskkurvan både för nollalternativet, d.v.s. dagens personbelastning för trafikprognos år 2040, samt samhällsriskkurvan efter utbyggnad, d.v.s. personbelastning inklusive föreslagen exploatering enligt detaljplaner för trafikprognos år 2040, befinner sig under acceptanskriterium. Det innebär att båda alternativen hamnar på en acceptabel risknivå. Den gröna linjen representerar de acceptanskriterium som riskutredningen utgår ifrån. Överstiger framtida exploatering linjen indikerar det på att riskerna med exploateringen är för stor.

Riskbedömning - slutsats

Resultatet av riskanalysen visar att individrisken för olycka med farligt gods ligger på acceptabla nivåer bortom ca 15 meter väst om järnvägen, men inte för stadigvarande vistelse. På avståndet 8–15 meter väst om järnvägen bör riskreducerande åtgärder beaktas vid exploatering inom området.

Utifrån individrisksynpunkt och ovanstående resonemang bör utformningen av området 0–15 meter väst om järnvägen inte uppmana till stadigvarande vistelse. På avstånd inom 30 meter utgör en stor del av den totala risknivån olyckor kopplade till brandfarlig vätska. Byggnader som uppmanar till stadigvarande vistelse inom detta område bör därmed utformas med brandklassad fasad.

Analysen visar att samhällsrisk för exploatering enligt planerade detaljplaner ligger på acceptabla nivåer. De scenarion som ger störst bidrag till risknivån är utsläpp av brandfarlig gas och giftig gas. Olyckor med dessa typer av ämnen kan påverka ett stort antal personer genom att gasen kan spridas i luften. Trots att samhällsrisk är inom acceptabla nivåer bör kostnadseffektiva riskreducerande åtgärder kopplade till olycksscenario med brandfarlig gas och giftig gas beaktas. För att reducera konsekvenser vid ett utsläpp av giftig gas kan friskluftsintag placeras högt och på den sidan av byggnaderna som vänder sig bort från riskkällan. Nödstopp av ventilationen kan reducera konsekvenserna ytterligare. Dessa åtgärder bidrar till en minskad risk för att giftig gas sprids in i byggnader och minskar på så sätt exponeringen för människor som befinner sig inomhus.

Det bör finnas möjlighet att utrymma byggnader bort från järnvägen vid olycka.

Med nedanstående riskreducerande åtgärder bedöms markanvändningen som detaljplanen möjliggör vara lämplig ur risksynpunkt:

- Utformningen av området 0–15 meter väst om järnvägen ska inte uppmana till stadigvarande vistelse.
- Känsliga byggnader såsom bostäder och vårdbyggnader bör inte byggas närmare järnvägen än 30 meter. För att detaljplanen ska tillåta ej känslig byggnation och markanvändning där människor endast vistas tillfälligt inom 30 meter från järnväg bör detta beslut ske i samråd med Trafikverket.
- Byggnader inom 30 meter som uppmanar till stadigvarande vistelse bör utformas med brandklassad fasad.
- I den mån det är möjligt bör friskluftsintag placeras högt och på vägg som ej vetter mot Söderåsbanan. Ventilationen bör, där så är möjligt, utrustas med nödstopp som kan stänga lufttillförseln vid en olycka med giftig gas i området.
- Byggnader bör utföras med entréer och utrymningsvägar som gör det möjligt att utrymma i riktningar bort från Söderåsbanan.

Detaljplanekartan har utformats med planbestämmelser och prickmark för att säkerställa att dessa åtgärder implementeras i genomförandet. För att motverka stadigvarande vistelse inom ett avstånd på 30 meter från järnvägen möjliggörs ingen komplementbyggnation, vilket var möjligt i tidigare förslag. Parkering och gata hamnar närmare än 30 meter från järnvägsspåret, men dessa användningsområden bedöms inte innebära stadigvarande vistelse. Utformning av kvartermarken för bostad inom den nordöstra delen av området som ligger närmast järnvägen, kommer behöva bli parkeringsplatser för att kunna uppnå parkeringsnormerna. Ytan är inte lämplig som gårdsmark för uteplatser eftersom bullernivåerna är höga på grund av närheten till järnvägen. Det finns en bullerskyddad yta detaljplanelagd med plusmark som gör det möjligt att få uteplatser som uppnår bullervärdena och som inte innehar risken med stadigvarandevistelse nära järnvägen.

Utöver avståndet på 30 meter från järnvägen för framtida bostadsbebyggelse har också ett avstånd på 12 meter från Onsjövägen ritats ut med prickmark, för att säkerställa att ingen byggnation kommer för nära korsningen mellan Onsjövägen och järnvägsspåret.

Risikfaktorer i planområdets närhet

Brandstationen

Inom detaljplanens närområde finns Svalövs brandstation, där räddningsverksamhet bedrivs i syfte att släcka bränder som kan uppkomma inom Svalöv med omnejd. Brandbilarna som nyttjas har tankar med brandsläckningsskum innehållande det kemikaliska ämnet PFAS. Plan- och exploateringsenheten har tillsammans med räddningstjänsten Landskrona, som nyttjar brandstationen i Svalöv, gått igenom riskerna med att PFAS skulle kunna läcka ut och påverka detaljplaneområdet. 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 med kapacitet att ta tillvara på läckaget och säkerställa att inga föroreningar sprids. Den gemensamma bedömningen är därför att risk för PFAS läckage i dagsläget är marginell och därmed inte innebär någon risk som påverkar lämpligheten i detaljplanens genomförande. Det finns ingen uppskattning av huruvida det finns befintliga föroreningar av PFAS inom brandstationsområdet. Risken för att PFAS i detaljplaneområdet anses låg eftersom det finns ett antal meters höjdskillnad mellan planområdet och brandstationen. Det

har inte påträffats någon förorening av PFAS i grundvatten. Att PFAS skulle sprida sig vidare via dagvatten och grundvatten till planområdet bedöms därför inte vara någon risk.

Småindustri

För den småindustri som bedrivs väster om pågående detaljplan gäller detaljplan 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 provas lämpligt, även för annat bostadsändamål."

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

Transport av farligt gods på väg

Väg 106 är primärväg för transport av farligt gods och 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 vilket avstånd mellan bostadsbebyggelse och väg för farligt gods som innebär krav på att en riskanalys tas fram. Det finns olika riktlinjer för olika regioner, länsstyrelser och kommuner. 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. Gällande bostadsbebyggelse för flerbostadshus i flera plan gäller istället ett avstånd på 150 meter.

Pågående detaljplan är på ett 110 meters avstånd från väg 106. Det är främst småhusbebyggelse i form av radhus i den del av planområdet som är närmast vägen. Nästan samtliga flerbostadshus som möjliggörs av detaljplaner kommer ha ett avstånd på 170 meter från väg 106. Därför gör Svalövs kommun bedömningen att en djupare riskanalys inte behövs. Andra faktorer som påverkat denna bedömning är den relativt låga tillåtna hastigheten på 50 km/h längs väg 106, att befintlig bebyggelse avskiljer planområdet från vägen och att väg 106 som primärväg för farligt gods slutar vid rondellen vid Onsjövägen. Det kommer därför inte bedrivas genomfartstrafik med farligt gods, utan enbart transporter till anslutande verksamheter längs väg 106 innan rondellen. Det innebär att mängden farligt gods som kommer att transporteras utmed sträckan är begränsad.

Buller

Planområdet är exponerat för buller, framförallt från den närliggande järnvägen Söderåsbanan, som leder direkt öster om planområdet och från Onsjövägen. Planområdets gräns ligger 15 meter från järnvägen. Söderåsbanan är en del av godsstråket genom Skåne, som trafikeras av godstrafik och persontrafik i form av pendeltåg med station i Svalöv. Norr om området ligger Onsjövägen som passerar genom Svalöv i väst-östlig riktning.

För att utreda hur höga bullernivåerna förväntas bli inom detaljplaneområdet och vilka bullerreducerande åtgärder som blir aktuella har bullerutredningar gjorts i fyra omgångar, samtliga har utförts av Ramböll Sverige AB. Den senaste uppdateringen utfördes 2023-01-05, inför granskningsskede av den norra delen av Lantlyckan. Resultat av bullerutredningar har under planarbetets gång, lett till att tidigare föreslagna bebyggelsestrukturen har omarbetats. Strukturen i granskningsskedet sluter sig i högre

grad från järnvägen och fungerar som barriär mot denna. Dessutom har ett område med planerad radhusbebyggelse flyttats söderut, då tidigare placering skulle innebära att ljud skulle studsa på dessa radhus och vidare in i områdets inre gröna gårdsmiljöer. Bullerutredningen finns i sin helhet med som bilaga till planhandlingen.

Riksdagen har i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande (vidare kallad trafikbullerförordningen) antagit riktvärden utomhus vid nybyggnation av bostäder, gällande från 1 juni 2015. Från den 1 juli 2017 har regeringen beslutat om en höjning av förordningens ursprungliga riktvärden med 5 dB(A). Riktvärden i förordningen kan tillämpas i planer påbörjade efter 2 januari 2015.

Bostäder bör enligt förordningen lokaliseras så att följande nivåer ej överskrids:
 Utomhus vid fasad – 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå * Utomhus vid uteplats – 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå
 Utomhus vid uteplats i anslutning till bostad – 70 dB(A) maximal ljudnivå **

* Om 60 dB(A) ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids under nattid 22.00–06.00.

** Om 70 dB(A) ändå överskrids bör nivån inte överskridas med mer än 10 dB och max 5 ggr/ timme under dagtid 06.00-22.00.

Riktvärdet avser den sammanvägda ljudnivån från alla trafikbullerkällor. Förordningen definierar ingen högsta acceptabla nivå för buller på den utsatta sidan så länge avstegskraven ovan uppfylls. Med begreppet bostadsrum räknas rum för daglig samvaro och sovrum. Kök, badrum och hall ingår inte i begreppet.

I förordningen anges att mindre lägenheter, mindre än 35 kvm, ska undantas från riktvärdet om 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och istället bör den ekvivalenta ljudnivån vid dessa lägenheter ej överskrida 65 dB(A) vid fasad.

Med uteplats avses särskilt avgränsat område i närhet till bostad, vård- eller undervisningslokal. Det finns inget krav i PBL om att en uteplats ska finnas, men om det finns bör minst en av bostadens uteplatser uppfylla riktvärden i förordningen. Uteplatser till bostäder kan vara såväl balkonger som anordnade platser på egen tomt eller på en gemensam yta.

Bullerberäkningen

Beräkningar i bullerberäkning gällande trafik på järnväg, görs för en framtida situation år 2040, då Söderåsbanan genom Svalöv trafikeras med såväl persontrafik med Pågatåg som med godståg. I tabell 1 (nedan) redovisas den trafikprognos som använts i beräkningarna. Högsta beräknade hastighet är 130km/h i enlighet med ny specificerad indata från Trafikverket, 100 km/h för godståg.

Tabell 1 Trafik på sträcka Åstorp-Teckomatorp, godsstråket genom Skåne, i Trafikv 2040'.

Tågtyp	Antal per dygn	Medellängd	Maxlängd
Godståg	14 st	603 m	689 m
Pågatåg (X61)	33 st	150 m	150 m

Fördelning över dygnet - Enligt trafikeringsunderlag för år 2022 går ca 30 % av (gods)tågen på banan under nattetid. I prognosen för 2040 saknas fördelning av trafik över dygnet. Samma fördelning år 2040 som idag skulle innebära mellan 3-4 passager per natt av godståg. Antalet persontågspassager under natten bedöms som relativt få.

Korrekationer på spår - plankorsning, växlar och broar innebär en lokal ökning av ljudnivån från järnväg.

Buller från vägtrafik har beräknats för en framtida situation år 2040 där även trafikallsträng

från bebyggelse inom detaljplaneområdet är inräknat.

I tabell 2 (nedan) redovisas den trafikprognos som använts i beräkningarna.

Tabell 2 Prognos för vägtrafik år 2040 på vägar runt planområdet³.

Gata	ÅDT, år 2040	Andel tung trafik	Skyltad hastighet ⁴
Harjagersvägen	3300 f/d	11 %	40 km/h
Luggudevägen	4500 f/d	9 %	40 km/h
Onsjövägen (väster om Teckomatorpsvägen)	4100 f/d	8 %	40 km/h
Onsjövägen (öster om Teckomatorpsvägen)	3900 f/d	8 %	40 km/h
Rönnebergsvägen	3800 f/d	13 %	40 km/h
Teckomatorpsvägen	800 f/d	0%	40 km/h

Resultat av bullerberäkningar

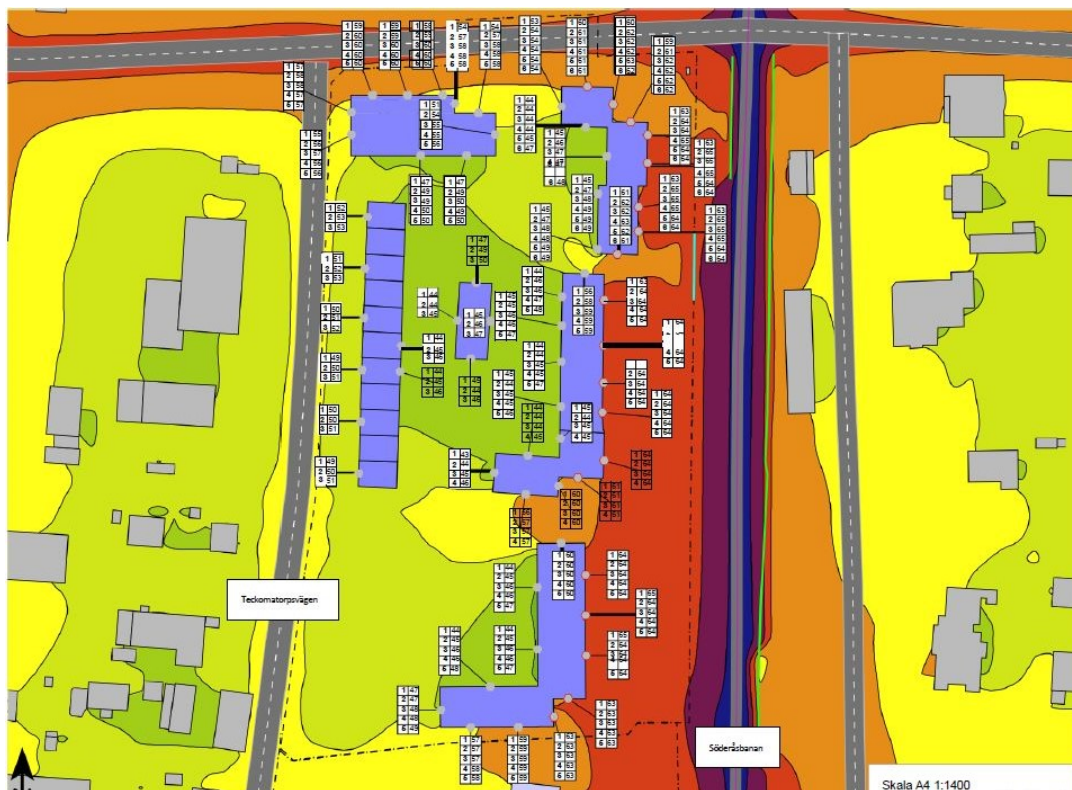
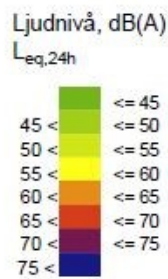


Bild ovan visar resultat från beräkning av sammanvägd ljudnivå från tåg- och vägtrafik som bygger på prognos för år 2040. Ljudnivå 2 meter över mark samt frifältsvärden vid fasad. Ekvivalenta ljudnivåer, med 20 meter lång bullerskärm.

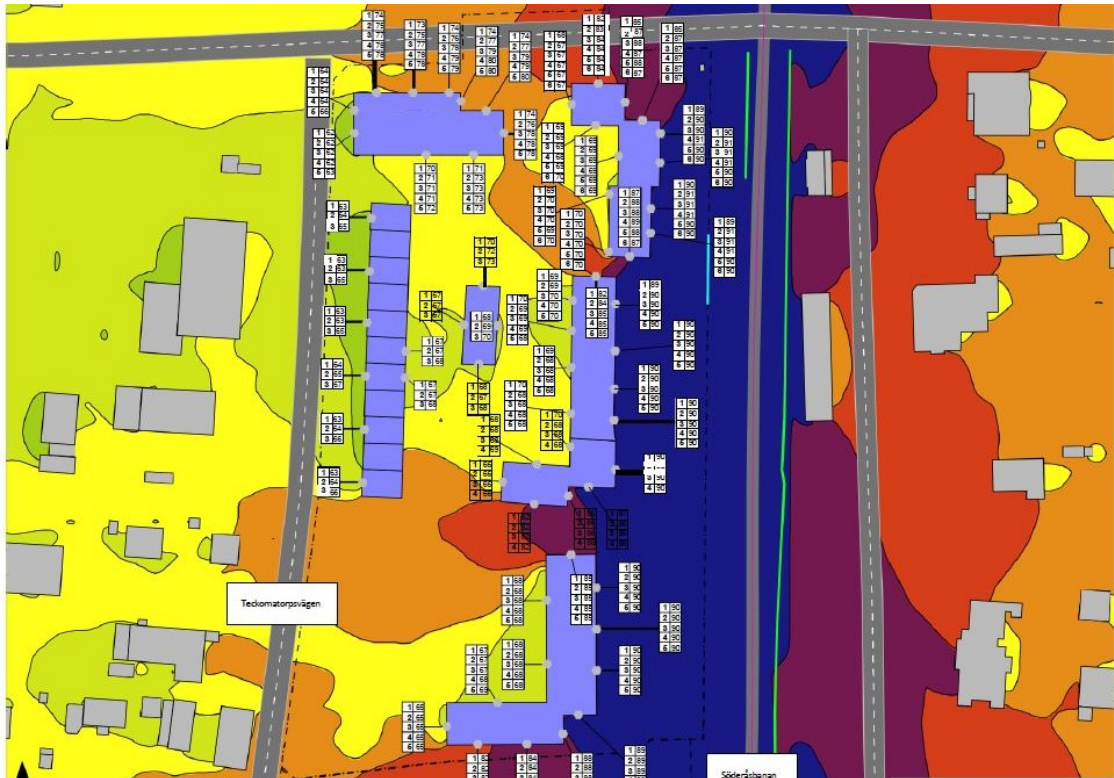


Bild ovan visar resultat från beräkning av maximala ljudnivåer vid godstågspassage. Ljudnivå 2 meter övermark samt frifältsvärden vid fasad. Förekommer år 2040 ca 14 ggr per dygn, vara 3-4 ggr under nattetid, med 20 meter lång bullerskärm.

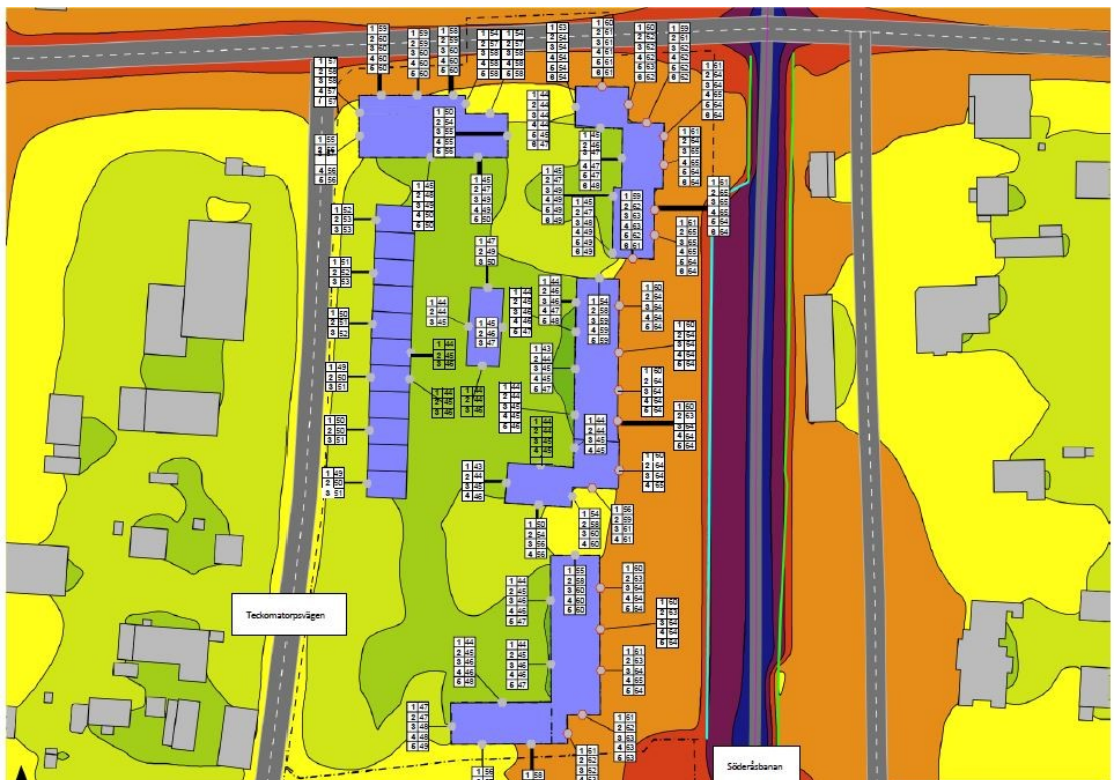


Bild ovan visar resultat från beräkning av sammanvägd ljudnivå från tåg- och vägtrafik som bygger på prognos för år 2040, med en 2,5 meter hög bullerskärm vid planområdesgräns till järnvägen. Ljudnivå 2 meter övermark samt frifältsvärden vid fasad. Ekvivalenta ljudnivåer.

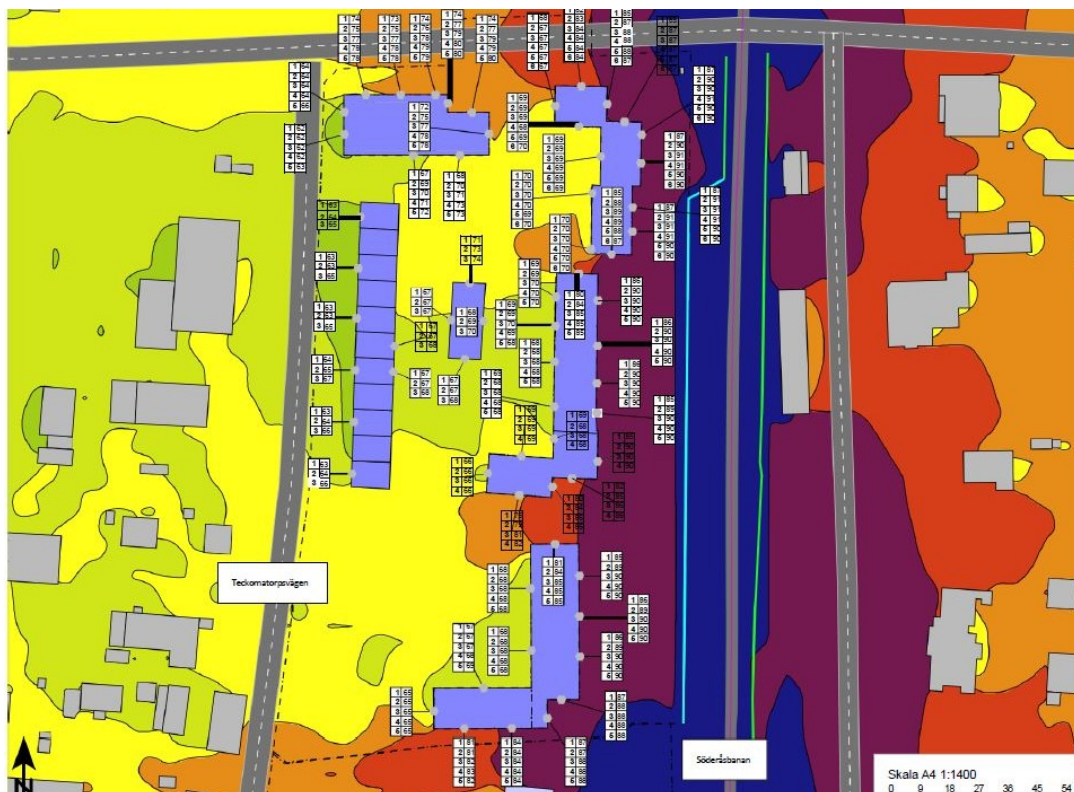


Bild ovan visar resultat från beräkning av maximala ljudnivåer vid godstågspassage som bygger på prognos för år 2040, med en 2,5 meter hög bullerskärm vid planområdesgräns till järnvägen. Ljundnivå 2 meter över mark samt frifältsvärden vid fasad. Ekvivalenta ljudnivåer.

Sammanfattande bedömning av bullersituationen

Sammanfattningsvis bedöms det uppdaterade bebyggelseförslag som ligger till grund för den uppdaterade bullerutredningen, uppfylla kraven i trafikbullerförordningen. Kraven gäller ljudnivåer vid fasad och på uteplatser. Bedömningen görs under förutsättning av de skyddsåtgärder för buller som är införda i detaljplanen.

Med en bullerskärm (cirka 20 m lång och 2,5 m hög över räls) i planområdets gräns, dämpas buller så att riktvärden kan uppnås. En sådan bullerskärm innebär att riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå på ljuddämpad fasad kan åstadkommas. Krav på bullerskärm ställs i plankartan. Bedömningen bygger på att bebyggelsen är sammanhållen mot järnvägen.

Planbestämmelserna reglerar bebyggelsens placering mot järnvägen, så att bebyggelsen inte placeras olämpligt nära denna. Det finns därmed ingen risk att placeringen av byggnader gör att ljudnivåer vid fasader mot järnvägen ökar jämfört med de nivåer som redovisas.

För planerad bebyggelse inom planområdet och ett framtida prognosår 2040 beräknas ekvivalenta ljudnivåer överskrida riktvärdet 60 dB(A) vid fasad närmast Onsjövägen och Söderåbanan. Som högst beräknas ekvivalenta ljudnivåer till 65 dB(A) nära järnvägen. Där ekvivalenta ljudnivåer vid fasad överskrider 60 dB(A) behöver nya bostäder vara genomgående där minst hälften av boenderummen får tillgång till en ljuddämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå nattetid (kl. 22-06). För att säkerställa detta har planbestämmelse införts som kräver att bebyggelse ska uppföras så att tyst sidakan uppnås i hälften av bostadsrummen. Möjlighet finns att åstadkomma små lägenheter med boendeyta om högst 35 kvadratmeter där 60 dB(A) överskrids.

Uteplatser bedöms kunna anordnas i lägen där riktvärdena klaras, i den inre delen av planområdet och i ljuddämpade lägen. På ytor mellan byggnaderna beräknas den ekvivalenta ljudnivån i markplan till mellan 45–50 dBA, med mindre delar med strax över 50 dBA. Då gods-

tågen passerar, vilka ger upphov till höga maximala ljudnivåer, bör maximala ljudnivåer upp till 80 dB(A) på uteplats kunna accepteras. Det innebär att även om maximala ljudnivåer över 70 dB(A) på ljuddämpad fasad eller på gårdsmiljön förekommer skulle uteplatser kunna ordnas. Sammantaget uppfylls kraven för uteplatser enligt trafikbullerförordningen på innergårdarna mellan byggnaderna.

Vid planering av nya bostäder inom planområdet bör byggrätterna i de mer bullerutsatta lägena, främst utmed järnvägen, byggas innan byggnader i den västra delen av planområdet uppförs. Risken är annars att ljudnivåerna vid fasad kan överskridas.

Teknisk försörjning

Energinät

Det finns ett befintligt energinät intill planområdet. Det medför att området kan anslutas till fjärrvärmenät om så önskas.

Laddstolpar

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. Respektive fastighetsägare ska i samband med ansökan om bygglov redogöra för hur många laddstolpar som behövs och sedan anlägga dessa efter behov. Angöringen av laddstolpar är en viktig förutsättning för omställningen till en eldriven fordonsflotta.

Vattenförsörjning och avlopp

Planområdet är inom kommunalt verksamhetsområde för VA. NSVA ansvarar därför för distribution av dricksvatten och för omhändertagande av dagvatten och spillvatten.

Grundvatten

Hänsyn ska tas till rådande grundvattenförhållanden. Inget grundvatten har påkommit vid utförda miljötekniska markundersökningar, vilket indikerar på låga grundvattennivåer i området.

Brandvatten

Räddningstjänsten och NSVA samråder om behovet av ytterligare brandposter för brandvattenförsörjning i allmän platsmark. Svalövs räddningstjänst begär att brandposter placeras inom 50 meter från bostadsentréer. För att möta denna begäran behöver fler brandposter anläggas. Placering av brandposter behöver samordnas mellan Svalövs räddningstjänst och NSVA. Ledningar ska ha tillräcklig kapacitet för släckbehov enligt riktlinjer från P114 - Distribution av dricksvatten. Brandskyddsåtgärder inom fastigheten ansvarar fastighetsägaren för.

Dricksvatten

Den norra delen av planområdet ansluter till en nyanlagd dricksvattenservis i norr mot Onsjövägen. Befintlig ledning i Teckomatorpsvägen kommer att bytas ut mot en ny vattenledning, som bostäderna i västra delen av detaljplanen kommer att ansluta emot. Fastigheten i sydöst planeras anslutas till en ledning i Teckomatorpsvägen i höjd med Postmannagatan.

Spillvatten

Mot Onsjövägen i norr finns en nylagd spillvattenservis som är avsatt för det nya planområdet. Den norra delen av planområdet planeras anslutas till denna servis med självfall. Den södra delen av planområdet beräknas kunna ansluta till befintlig ledning utmed Teckomatorpsvägen i öst, som i höjd med Postmannagatan går in på planområdet. Ledningsdragning visas i figur nedan.



Bild ovan visar ledningsdragning med anslutningspunkter för spill och dricksvatten och för dagvattenhantering inom planområdet. Även fördröjningsytor för dagvatten är redovisade, i enlighet med Dagvattenutredning utförd 2022-04-08 och Spill- och vattenutredning utförd 2022-05-18.

Dag- och dräneringsvatten

Dagvatten från detaljplaneområdet avrinner först till Svalövsbäcken som i sin tur rinner in i Braån. Braån anses vara recipienten för dagvattnet från denna detaljplan och styrande gällande dagvattenkvalitet.

Svalövsbäcken är styrande vad gäller utsläppsflöde, endast 1,2 l/s får släppas från området. Den lokala hanteringen av dagvatten inom området kräver att det finns ytor där dagvattnet kan renas och fördröjas.

Slutsatser och rekommendationer i den reviderade dagvattenutredningen:

- Föroreningsbelastningen minskar från området i och med planerad bebyggelse. Recipientens möjlighet att uppnå MKN försämras inte om föreslagna reningsåtgärder anläggs.
- Dagvattenutredningen ger ett övergripande förslag på lämplig höjdsättning utifrån en fungerande dagvattenhantering. Höjdsättningen har använts som underlag för den slutliga höjdsättningen av området.
- I område 1b (se områden i figur nedan) kan fördröjningen hanteras i torrdamm på allmän platsmark. Vatten som leds dit behöver först renas inom kvarteren och i exempelvis krossdike/magasin i gatan. För område 2b kan hela fördröjningsbehovet hanteras på allmän platsmark i torgytan. För område 3 föreslås en längsgående krossmagasinskonstruktion som hanterar fördröjningsbehovet för vägen och parkeringen.



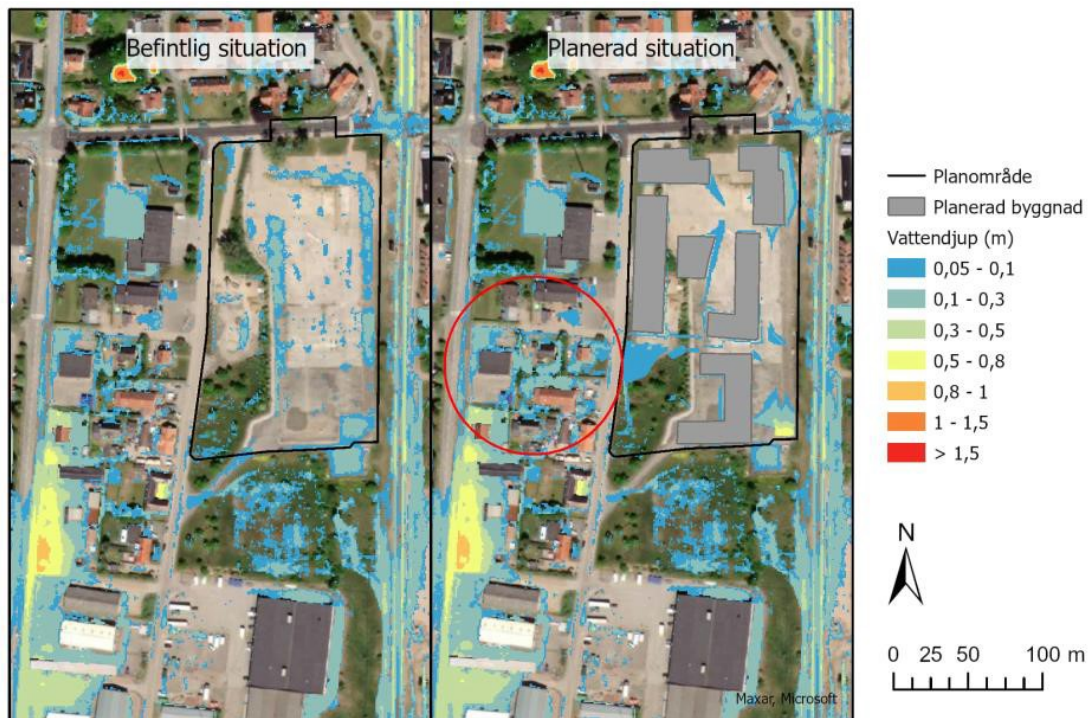
Figuren ovan visar föreslagna vattendelare inom områden, uppdelade på tre områden.

- Vid skyfall rinner vattnet idag till största del åt sydväst, medan en del av skyfallet avrinner västerut längs med Onsjövägen. Skyfallshantering styrs genom höjdsättning såväl gällande lutningar inom hela området som gällande husens placering i relation till omgivande landskap. För att kompensera för de idag befintliga lågpunkterna i området, som hanterar ca 90 m³ kan torrdammens kapacitet utökas som fördröjningsmagasin vid händelse av större regn.
- Vid eventuell schakt kan en ny miljöbedömning behövas av tidigare förorenade områden.

Markhöjder i ny föreslagen höjdsättning är planerade att ligga så nära de befintliga markhöjderna som möjligt, men där man ändå uppnår en tillräcklig lutning för att säkerställa avrinning från området i enlighet med utredningen. Detaljplanen har reglerats för att säkerställa att det går att fördröja och hantera dagvattnet enligt dagvattenutredningen. Totalt fördröjningsbehov om inte LOD (lokal omhändertagande av dagvatten) anläggs inom området är 1173 m³ jämfört med 835 m³ om LOD anläggs. Detaljplanen har utformats för att ta höjd för att LOD inte implementeras, eftersom det enligt lagen om allmänna vattentjänster inte går att ställa krav på dagvattenhantering inom kvartersmark när planområdet är inom det kommunala verksamhetsområdet för VA.

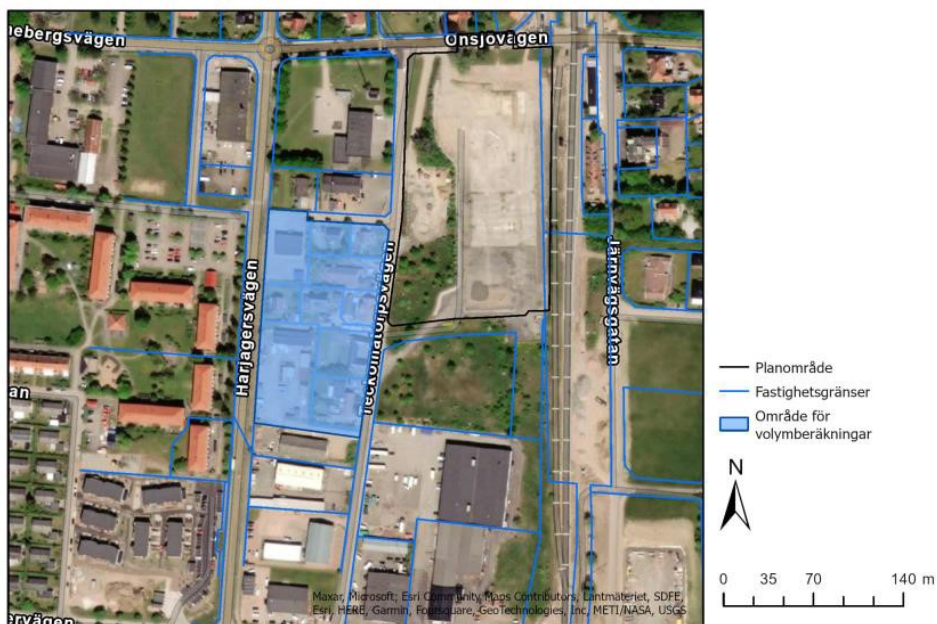
Skyfallskartering

En skyfallskartering, bilaga 6 daterad 2023-03-01, har tagits fram av AFRY för att undersöka hur den förändrade markanvändningen påverkar översvämningsrisken för kringliggande bebyggelse vid ett 100-årsregn. Det kommer framför allt vara villaområdet sydväst om planområdet (se rödmarkering i bilden nedan) som drabbas av mindre översvämning vid förändrad markanvändning enligt utredningen.



Bilden visar skillnaden mellan befintlig och planerad situation vid ett 100-årsregn.

Volymen vatten som uppstår vid översvämning inom området har beräknats både för befintlig situation och planerad situation. I bilden nedanför illustreras den yta som volymbereäkningen är utförd för. Volymen är beräknad till 1580 m³ för befintlig situation och 1712 m³ för planerad situation. Således behöver en volym på 132 m³ fördröjas inom planområdet för att nedströms områden inte ska drabbas av större översvämning än vid befintlig situation.



Bilden visar det område som påverkas av översvämningsrisk och som volymbereäkningen har utgått ifrån.

Enligt plankartan planeras fördröjningsmagasin med en total volym på 1823 m³ inom planområdet och därmed ryms den beräknade volymen på 132 m³ inom planen. Den fördröjningsvolym som planeras inom detaljplanen är alltså tillräcklig för att den nya bebyggelsen inte ska förvärra skyfallssituationen för nedströms bebyggelse. Hödsättningen inom planområdet kommer styra skyfallsvattnet så att vattnet avrinner från byggnaderna mot områden som kan översvämmas utan skador på byggnader. Skyfallsvattnet bör avrinna på ett säkert sätt, exempelvis mot närliggande gator. Detaljplanen förbättrar förutsättningarna för att hantera ett 100-årsregn och påverkan på kringliggande bebyggelse minskar efter ett genomförande av detaljplanen. Översvämningsrisken för kringliggande bebyggelse vid ett 100 årsregn är låg även utan fördröjningsåtgärder inom planområdet.

El, tele och bredband

Anslutningsmöjligheter till el, telefoni och bredband finns i anslutande gator.

Underjordiska ledningar

Anslutningsmöjligheter till fjärrvärme finns inom området. För att hålla planen flexibel och möjliggöra alternativa hustyper och ägandeformer detaljregleras inte ledningars placering.

Ledningar ska skyddas och åtkomst för underhåll ska säkerställas. NSVA:s skyddsavstånd för befintliga ledningar ska följas. För självfallsledningar avgörs skyddsavståndet av ledningsdjupet. Nya ledningar och ledningar som flyttas placeras lämpligen inom allmän plats.

Utrymnings säkerhet

Byggnader ska utformas enligt kapitel 5 i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd, BBR, med avseende på brandskydd. Bebyggelse ska utformas så att åtkomlighet för räddningstjänstens fordon kan anordnas utefter räddningstjänstens krav. För byggnader som inte är åtkomliga för brandkårens utrustning ska utrymning säkerställas på byggnadsteknisk väg, genom trapphus. Åtkomligheten för räddningsfordon, eventuella särskilda krav på trapphus och utrymning av bostäder och lokaler säkerställs i samband med bygglov. Förutsättningar för utförande av brandskydd och utrymning redovisas i en brandskyddsdocumentation. Uppställningsplatser för räddningstjänstens stegar ska finnas så att samtliga lägenheter kan utrymmas med hjälp av räddningstjänsten i det fall utrymning förutsätts ske med stega. I samband med bygglovsansökan ska brandvattenförsörjning redovisas.

Påverkan på miljö och riksintresse

Miljöbedömning

Plan- och bygglagen ska tillämpas så att en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer främjas. Kommunen är ansvarig för att människors hälsa inte äventyras och att planeringen följer lagens intentioner. Länsstyrelsen har ett särskilt ansvar att bevaka frågor om människors hälsa och säkerhet. En miljöbedömning har gjorts för att belysa frågor som berör hälsa och miljö och om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Behovsbedömningens slutsats är att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken. Därför har heller ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Motiveringen är att de kriterier som bedöms kunna påverkas negativt av planens genomförande går att åtgärda utan risk för människors hälsa, baserat på de utredningar som tagits fram.

Riksintressen

Den föreslagna planeringen har ingen negativ påverkan på riksintressen. Inom detaljplanens närområde finns riksintresse för kommunikation (enligt MB 3:8). Detta riksintresse ska inte hindra tätortsutbyggnad och planområdet ligger i ett redan ianspråktaget bebyggelseområde. Genomförda risk- och bullerutredningar visar att en realisering av föreslagen detaljplan kan ske utan att det kommer medverka till framtida restriktioner för järnvägstrafik på Söderåsbanan. Sammantaget gör detta att planen inte bedöms få en negativ följdverkan för riksintresset.

Landskapsbild/stadsbild

Planförslaget innebär att landskapsbilden/stadsbilden i området förändras på ett betydande sätt. Kvarteret Lantlyckan, som idag saknar bebyggelse, kommer att få större och högre volymer än kringliggande kvarter, som främst består av tvåvånings- eller envåningsbyggnader. Det har även tidigare funnits byggnadskroppar på tomten som varit större än byggnader i omgivningen, då i form av industriverksamhet. Planförslaget, som ligger i linje med gällande översiktsplan, innebär att området får en blandad bebyggelse med radhus och flerbostadshus och inslag av centrumverksamhet. Byggrätterna placeras så att innergårdar hamnar i mitten av området med byggnadskroppar runt om. Det ger inre gröna rum i form av bostadsgårdar som allmänheten kommer att kunna uppleva vid passage genom området till fots eller med cykel.

Flerbostadshuset, som har högre byggnadshöjder, kommer främst ligga i den östra delen av planområdet, mot järnvägen. De blir ett ansikte utåt när resenärer anländer till Svalövs tätort med tåg. Bebyggelsen relaterar till det närliggande Kvarnhuset som också har ett flertal våningar och som nyttjas för verksamheter. Även detta har en hög byggnadshöjd och stor volym, med placering intill järnvägen. Detaljplanen bygger vidare på denna skala. Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte innebära en negativ påverkan på stads- eller landskapsbilden.

Vegetation

Inom planområdet finns inga naturvärden som skyddas enligt 7 kap MB. Majoriteten av markytan är i dagsläget asfalterad med viss vegetation bestående av träd, främst i den sydöstra delen av planområdet.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger den lägsta acceptabla miljö kvaliteten hos mark, vatten eller luft. Enligt 2 kap 10 § PBL ska miljö kvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken följas vid planläggning. Risk bedöms inte finnas för överskridande av någon miljö kvalitetsnorm till följd av ett genomförande av planförslaget.

Luft

Luftföroreningarna bedöms ligga inom godtagbara nivåer inom planområdet. Luftmiljön påverkas i viss mån i närområdet men förtätning innebär generellt en positiv inverkan på luften

för kommunen som helhet genom mindre fordonstrafik. Tillkommande bebyggelse är av begränsad omfattning. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna på luftkvaliteten i området nämnbart för befintlig bebyggelse.

Vatten

Svalövsbäcken är utpekad som vattenförekomst i VISS, men vattendragets status är inte klassad. Braån, som är slutrecipienten, har en otillfredsställd ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Braåns förvaltningscykel beslutad 2017 har kvalitetskravet att nå god ekologisk status till år 2027 och god kemisk ytvattenstatus. För närvarande finns förslag till ny förvaltningscykel mellan år 2017-2021 där god ekologisk status först uppnås år 2033. Dagvatten inom planområdet kan komma att påverka Braån negativt om det inte tas om hand om och renas på ett korrekt sätt. Svalövsbäcken ingår i Svalövbäckens dikningsföretag från 1941. Dikningsföretaget ställer krav på att utloppsflödet från planområdet till Svalövsbäcken ska begränsas till 1,2 l/s, ha, vilket motsvarar naturmarksavrinning. För att säkerställa att dagvattnet renas innan det når Svalövsbäcken för att sedan nå Braån, har detaljplanen utformats med krav på fördröjning inom planområdet utifrån dagvattenutredningens beräkningar gällande fördröjningsvolymkapacitet och avrinning. Därmed bedöms Braån inte påverkas negativt av genomförandet av detaljplaneförslaget. Dagvattenutredningen bifogas som bilaga till planhandlingarna.

Sociala konsekvenser

God bebyggd miljö

Planförslaget innebär ny bebyggelse på en outnyttjad markyta i ett centralt läge i Svalövs tätort. God tillgång till service, vårdboende och skolor skapar förutsättningar för ett väl fungerande samhälle. Planförslaget bedöms därmed bidra till en god bebyggd miljö och en levande tätort.

Säkerhet och trygghet

Ett utbud av andra boendeformer än den egna villan i tätortens invanda miljö är särskilt viktigt för äldre. Att fler får en bra bostad nära gröna miljöer, service och kollektivtrafik bedöms leda till ökad trygghet och medföra en positiv socialt inverkan. Nya bostäder och service ökar rörligheten inom området vilket bidrar till en tryggare miljö för boende och förbipasserande.

Befolkning och service

Planförslaget möjliggör en viss blandning av funktioner för området som på sikt kan ge aktivitet under dagens alla timmar. Befolkningen i området förväntas öka i och med utbyggnaden. De framtida boende som ryms inom planförslaget kommer att bidra till ett större underlag för kollektivtrafiken i områdes närhet. Planområdets läge med närheten till ortens centrala delar med kommersiell och offentlig service ger möjlighet till ett hållbart vardagsliv.

Tillgänglighet

Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i byggnader och på tomter i detalj tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen.

Genomförande

Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt och har inte någon självständig rättsverkan. Nedan beskrivs viktiga frågor för genomförandet av detaljplanen för aktuellt planområde

Organisatoriska åtgärder

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft. Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplan ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas. (4 kap 40 § PBL). Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Markanvisningsavtal

Markanvisningsavtalet får konsekvensen att det bara är de tre exploatörerna som har rätt till markköp inom planområdet enligt avtalet. Ett exploateringsavtal behöver inte tecknas för genomförandet av detaljplanen.

Följande regleras i markanvisningsavtalen:

- Ensamhetsrätt att förhandla markköp med kommunen för ett visst markareal.
- Att köpeavtal ska tecknas innan detaljplanen antas och att en fastighetsvärdering för markköpet ska göras efter att köpeavtal tecknats.
- Skyldighet att påbörja byggnation senast 2 år efter att samtliga villkor uppfyllts, som t ex att förvärvets fullbordan har uppfyllts och exploatör har tillträtt området.
- Kommunen ska ansöka och bekosta samtliga avstyckningar inom de områden som detaljplaneläggs för kvartersmark inom del av nuvarande fastighet Svalöv 30:7.

Köpeavtal

Följande bör regleras i ett Köpeavtal:

- Exploateringskostnader i anslutning till utbyggnad inom planområdet.
- Svalöv 30:7 kommer att delas in i flera fastigheter. Gemensamhetsanläggningar som behövs av de kommande fastigheterna kommer de framtida fastighetsägarna gemensamt behöva ansöka om.
- Kostnaderna för utbyggnationen av allmänplatsmark kommer läggas till i markpriset.

Ansvar för Fastighetsbildning

Kommunen ska ansöka och bekosta att kvartersmark inom detaljplan ska avstyckas och bilda självständiga registerfastigheter.

Tekniska och ekonomiska åtgärder

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av allmänna anläggningar

Kommunen ansvarar för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgör allmän platsmark. Fastighetsägare ansvarar för uppförande av byggnader enligt byggrätt samt övriga anläggningar (t.ex. parkeringsplatser och miljöhus) inom kvartersmark samt svarar för framtida drift och underhåll inom kvartersmark. Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar byggs:

- Lokalgata enligt plan – kommunen ansvarig, kostnad regleras i köpeavtal
- Utbyggnad av VA-nät – Kommunen ansvarar för utbyggnad av VA-nätet med NSVA i rådgivande roll, exploatören betalar anslutningsavgifter enligt gällande taxa.
- Exploatör ansvarar för utbyggnad av anläggningar för hantering av dagvatten inom kvartersmark.
- Brandvattenförsörjning – Räddningstjänsten och NSVA samråder om behovet av ytterligare brandposter i allmän platsmark. Brandskyddsåtgärder inom fastigheten ansvarar fastighetsägaren för.
- Energiförsörjningsledningar/nätstationer – Eon har ansvaret att förse området med ström, exploatören betalar alla eventuella kostnader i samband med planens genomförande som föranleder flyttningareller ändringar av E.ON:s befintliga anläggningar. Anslutningsavgifter enligt gällande taxa.
- Tele och bredbandskablar – respektive operatör ansvarar och avtalar med exploatören. Generellt gäller att flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa kabelanläggningars funktion, för olika operatörer, ska bekostas av exploatören.
- Avfallssystem - Efter valt avfallssystem, bekostas av exploatören.
- Flyttning av underjordiska kablar/ledningar och de utredningskostnader som kan uppstå för att utreda alternativa lägen bekostas av exploatören.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Köpekontrakt

Köpekontrakt har tecknats mellan Trafikverket och Svalövs kommun. Köpekontraktet redogör för att kommunen har rätt att köpa delar av Södra Svalöv 8:11, 8:15 och 9:33, som kommer detaljplaneläggas i syfte att tillgodose planområdet med parkeringsplatser. Gällande officialservitut 1214-864.1 kommer inte påverkas av framtida fastighetsbildning.

Konsekvenser för fastigheter

Södra Svalöv 30:7 - Större delen av mark inom planområdet ingår i denna kommunalt ägda fastighet. Nya fastigheter ska bildas genom avstyckning från Södra Svalöv 30:7. En avstyckning i enlighet med detaljplanen innebär att de delar av fastigheten som ska bli allmän platsmark för gata, gång och natur fortsatt kommer vara en del av Södra Svalöv 30:7. Den del av fastigheten som ska bli kvartersmark för bostäder, centrumverksamhet och parkering ska avstyckas till nya egna fastigheter.

Södra Svalöv 8:11 - Denna fastighet ägs av Trafikverket och ska vid fastighetsreglering, i enlighet med detaljplanens förslag, avstå en bit mark på cirka 230 kvm till en ny fastighet som omfattar den del av planområdet som ska bli kvartersmark för parkering.

Svalöv 8:15 - Denna fastighet ägs av Trafikverket och ska vid fastighetsreglering, i enlighet med detaljplanens förslag, avstå en bit mark på cirka 140 kvm till den nya övergripande fastigheten som omfattar den del av planområdet som ska bli kvartersmark för bostäder, centrumverksamhet och parkering.

Södra Svalöv 9:33 - Denna fastighet ägs av Trafikverket och ska vid fastighetsreglering, i enlighet med detaljplanens förslag, avstå en bit mark på cirka 550 kvm till den nya övergripande fastigheten som omfattar den del av planområdet som ska bli kvartersmark för parkering och bostadsändamål. Området för bostadsändamål innehar bestämmelse för "prickmark" och får därför inte bebyggas. Mark som tillhör fastigheterna Södra Svalöv 8:11, 8:15 och 9:33 är marktytor som behövs för att lösa parkeringsändamål inom detaljplanen. Svalövs kommun har för detta ändamål upprättat ett köpekontrakt som undertecknats av Trafikverket.

Fastighetsbildning

Fastighetsreglering för Södra Svalöv 30:7 m. fl. sker genom avstyckning när detaljplanen vunnit laga kraft. Svalövs kommun ansöker hos lantmäterimyndigheten om erforderlig fastighetsbildning. Svalövs kommun står för förrättningskostnaderna.

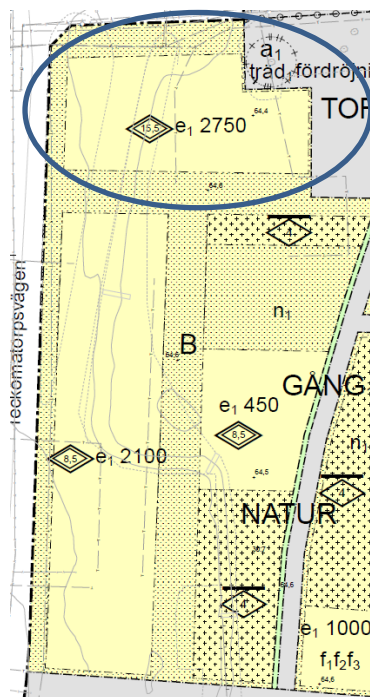
Fastighetsindelningsbestämmelser

Bestämmelser om fastighetsindelning krävs inte för att detaljplanen ska kunna genomföras.

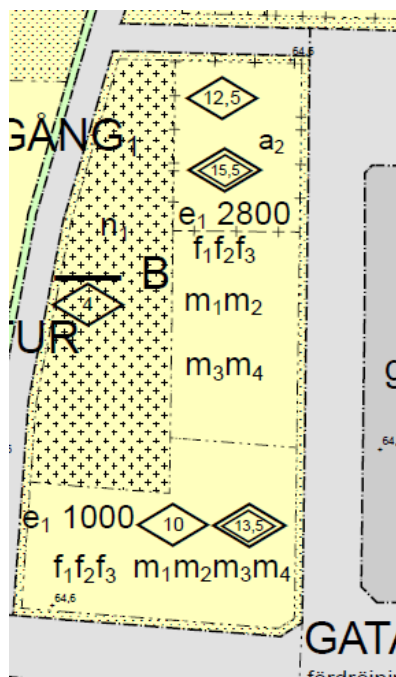
Gemensamhetsanläggning

Eventuellt bildande av gemensamhetsanläggning för parkering mellan fastigheterna sker genom anläggningsåtgärd, vilket söks hos Lantmäteriet.

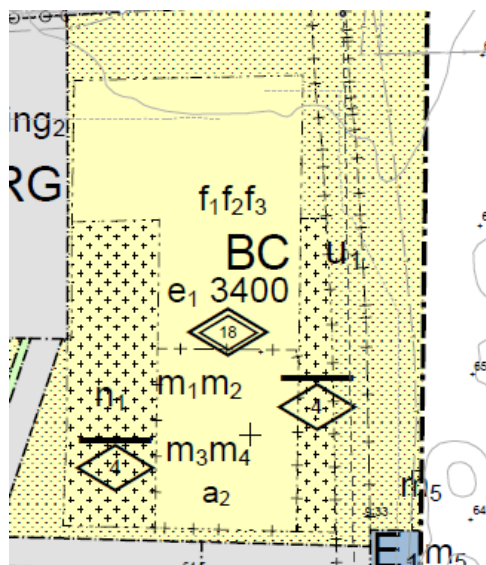
Följande redogörelse beskriver hur parkeringsplatserna mellan de olika delarna av planområdet kommer behöva fördelas för att samtliga fastigheter ska kunna uppnå kommunens rådande parkeringsnormer. För förtydligande har byggrätterna delats in i 4 områden utifrån hur en framtida fastighetsbildning kan komma att se ut. Totalt behövs 130 parkeringsplatser för att uppfylla gällande parkeringsnormer. Inom kvartersmark för parkering finns 65 parkeringsplatser tillgängliga som kommer behöva fördelas mellan de olika områdena, vilket redovisas nedan.

Illustration område ett – flerbostadshuset markeras med blå elips

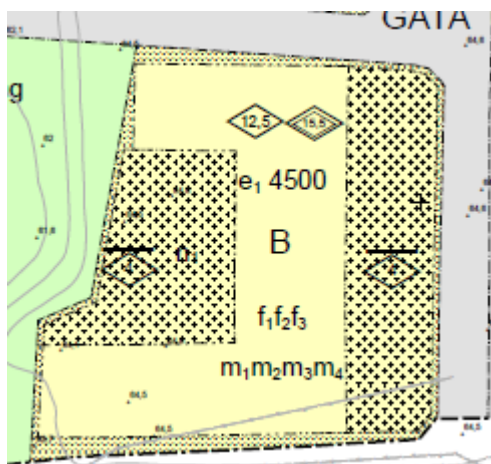
Område ett: För flerbostadshuset krävs 22 parkeringsplatser, varav 6 parkeringsplatser behöver anläggas inom gemensamhetsanläggningen för att kunna tillgodose behovet. De resterande 16 parkeringsplatserna ryms inom kvartersmarken för bostäder

Illustration område två

Område två: För område två kommer samtliga parkeringsplatser lösas inom gemensamhetsanläggningen. 36 parkeringsplatser behövs för att tillgodose parkeringsbehovet.

Illustration område tre

Område tre: För flerbostadshuset inom område tre krävs 27 parkeringsplatser för att tillgodose parkeringsbehovet, varav 19 parkeringsplatser löses inom kvartersmarken för bostad. 8 parkeringsplatser behöver anläggas inom gemensamhetsanläggningen för parkeringsplatser.

Illustration område fyra

Område fyra: 36 parkeringsplatser behövs för att tillgodose parkeringsbehovet, varav 18 platser ska anläggas inom gemensamhetsanläggningen och 18 stycken ska anläggas inom kvartersmarken för bostäder.

Servitut/ledningsrätter

Det finns befintliga ledningar inom planområdet. För de ledningar som ska finnas kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Ledningsägare alternativt fastighetsägare kan ansöka om bildande av ledningsrätt, servitut eller motsvarande för att fastighetsrättsligt säkra ledningarnas sträckning. Fastighetsägaren ansvarar för att ledningar som förläggs eller bibehålls inom kvartersmark säkras genom att ledningsrätter eller servitut bildas för deras ändamål i samband med plangenomförandet. Allmänna ledningar inom byggbar kvartersmark bör inte förekomma, ledningsrätt i dessa sträckor kan normalt inte upplåtas. Om övriga rättigheter berörs av fastighetsbildning kan även dessa förordnas att fortsätta gälla även inom överfört område. Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med exploitören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet.

Inom kvartersmark för bostadsbebyggelse går det teleledningar som förmodligen har gått till den industribyggnad som revs år 2015. Dessa ledningar kommer att behöva tas bort eller flyttas för genomförandet av detaljplanen. Därför säkras inte dessa med u-område i detaljplanekartan, och servitut eller ledningsrätter är därför heller inte aktuella för ledningarna.

Stängsel mot järnvägsspåret

Trafikverket har lyft behovet av att uppföra ett stängsel mot järnvägsspåret inom detaljplanen. Det är möjligt att uppföra ett stängsel inom detaljplanens användningsytor för bostad och parkering, och att placera det på ett sätt som innebär att man kan underhålla stängslet utan att man måste beträda spårområdet. Att anlägga ett stängsel mot järnvägen är rimligt ur säkerhets- och trygghetsperspektiv, och det bör därför anläggas i samband med att övriga delar av planområdet byggs ut.

Medverkande

Planen har upprättats av Sektor samhällsbyggnad, Svalövs kommun.

Ansvarig är plan- och exploateringschef Elin Persson, planarkitekt Hjalmar Christensen
och Ludvig Sandberg

Ansvarig för framtagande av detaljplanen inom Afry:

Klara Wallby, planeringsarkitekt, uppdragsansvarig,

Malin Nilsson, Planeringsarkitekt, medverkande

Simon Klamborn, stadsbyggande arkitekt, medverkande