

Detaljplan för **Sågen 1 m.fl.**

i Klippans kommun, Skåne län.

SAMRÅDSHANDLING

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser

Planbeskrivning

UTREDNINGAR

Trafikbullerutredning

Riskutredning

Geoteknisk utredning

Miljöteknisk markundersökning



PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att förtäta Klippans tätort med bostäder och centrumverksamhet i ett stations- och centrumnära läge samt att på platsen skapa en mer stadsmässig gatustruktur.

Läge och areal

Planområdet är beläget 300 meter öster om Klippans station och omfattar ca. 20 000 m².

Markägoförhållanden

Planområdet berör 5 fastigheter, Sågen 1 och 8 samt Klippan 3:145 som ägs av Klippans kommun. Pollux 2 som är en bostadsrättsförening samt Klippan 3:1 som ägs av Trafikverket

Översiktsplan

Området ligger inom befintlig tätort och överensstämmer därmed med gällande översiktsplan, som anger att ny bebyggelse i första hand ska ske genom förtätning inom befintliga tätorter.

Detaljplaner

Området berörs till största delen av en detaljplan från 1991-11-13 som anger industri och handel.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen gav 2018-04-16 Plan- och byggkontoret uppdrag att med påbörja arbetet med att ändra detaljplanen för fastigheten Sågen 1.

Miljökonsekvensbeskrivning

Genomförandet av denna detaljplan innebär inte någon betydande påverkan på miljön i den betydelsen som avses i PBL och anser därmed att en MKB inte behöver upprättas.

Motiven för detta sammanfattas nedan, vilket också skall betraktas som en enklare konsekvensbeskrivning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Enligt Miljöbalken 5 kap. skall gällande miljökvalitetsnormer iakttas vid planering och planläggning. Planen innebär inte att några miljökvalitetsnormer kommer att överskridas.

Planområdet omfattas inte av skydd enligt 7 kap. miljöbalken, vilket behandlar skydd av områden.

Riksintressen

Skånebanan sträcker sig mellan Helsingborg och Kristianstad och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan samt Blekinge Kustbana och har därmed en interregional betydelse. Riksintressen ska enligt MB kap 3 §8 ”så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”. Klippans kommun bedömer inte att genomförandet av planen riskerar att påtagligt försvåra utnyttjandet av Skånebanan.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består en öppen, relativt plan hårdjord yta som tidigare använts som byggvaruhandel av Optimera. I planområdets sydvästra del finns några större träd.

Radon

I kommunens översiktliga radonkartering är finns en mätpunkt ca. 350 meter nord-öst om planområdet som anger låg risk med ett mätvärde på 6,1 kBq.

Geoteknik

En markteknisk undersökning har genomförts. Jordlagerföljden består av följande räknat från markytan mot djupet:

1. Överst består jorden av fyllningsjord bestående av mullhaltig grusig sand. Gytjtig silt och torv kan förekomma.
2. På cirka 1 m djup övergår jorden till att bestå av grusig sand och sand. Jordlagret bedöms ha varierande relativ lagringstäthet från låg till fast.
3. På 2-6 m djup övergår jorden till att bestå av lera och siltig lera. Lerans skjuvhållfasthet varierar mot djupet med ett lägsta värde på cirka 50 kPa vilket medför att lerans fasthet kan betraktas som medium till hög. Leran är starkt överkonsoliderad, vilket medför att det inte inträffar betydande sättningar redan vid små belastningar.
4. På 21-26 m djup övergår jorden till att bestå av friktionsjord. Närmare undersökning av friktionsjorden har inte utförts. Sonderingarna har avbrutits när den nåt detta lager.

Grundvattennivån noterades vid flertalet tillfällen och ligger på en jämn nivå på +31.

Vid lättare byggnader såsom hus med max 2 våningar kan platta på mark användas som grundläggningsmetod. Plattan kan göras jämntjock, kantförstyvad eller med mindre plattor där laster kommer ned.

Vid större hus och belastning på marken rekommenderas grundläggningen utföras med slagna pålar som verkar antingen som mantelburna/kohesion eller spetsburna. Om slagna pålar påverkar omgivningen rekommenderas en övergång till borrade stålplålar.

Marken bedöms som fast och risken är liten för betydande sättningar om till exempel uppfyllnader sker på omgivande markyta.

Fornlämningar

Området innehåller inga kända fornlämningar. Skulle fornlämningar påträffas under markarbetet ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas.

Bebyggelse

Omgivning

Omgivande bebyggelse är av varierande karaktär. I väster och norr begränsas området av Ängelholmsvägen och i söder av Skånebanan, därefter vidtar öppen mark som idag är detaljplanerad för verksamheter men där det finns planuppdrag för bostäder. Väster om planområdet finns lamellhus i trevåningar med förhöjd sockel, sadeltak och putsade fasader i ljusa färger uppförda på 1950-talet. Norr om området finns ett villakvarter från 1960-talet med 6 bostäder i varierande stil, närmast planområdet är dock samtliga 3 hus i 1 våning med spetsiga sadeltak och inredd vind. I nordost finns kommunens badhus och idrottshall,

uppförd under 1970- talet och i öster finns den gamla industribyggnaden Sågen som idag är ett uppskattat Allaktivitetshus där många av ortens föreningar finns samlade.

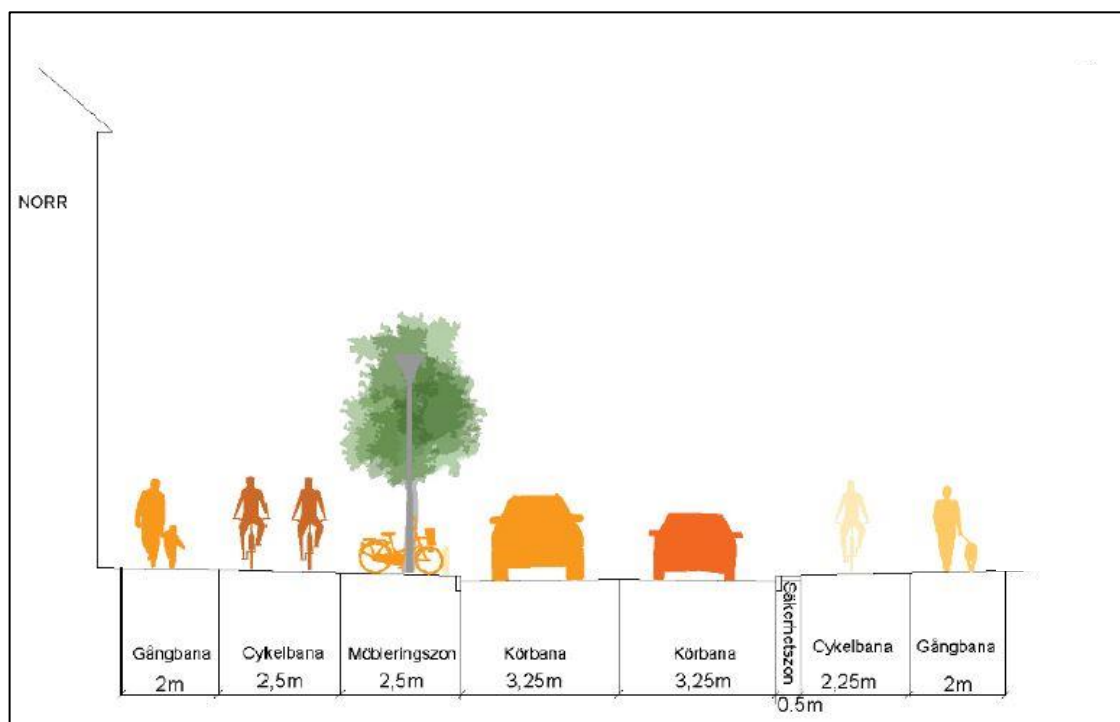
Ny bebyggelse

Den tillkommande bebyggelsen föreslås anpassas till omgivningen främst vad det gäller höjd. Mot norr och väster begränsas därför nockhöjden till 11 meter vilket bedöms medge 3 våningar med lågt lutande tak eller 2 våningar med ett brant lutande tak med möjlighet att inreda vinden. I den södra delen finns ingen bebyggelse att ta hänsyn till och därför tillåts här 17 meter, 20 meter och 26 meter nockhöjd, stegrandes från väst-öst med möjlighet att bygga som högst i det sydöstra hörnet av byggrätten, längst från befintlig bebyggelse. Detta bedöms medge 5, 6 och 8 våningar. Bebyggelsen i söder kommer också att fungera som bullerskärm mot den nya sträckningen av Ängelholmsgatan samt Skånebanan för bebyggelsen norrut. I den östra delen sänks återigen nockhöjden till 20 meter.

Gator och trafik

Gatunät, gång- och cykeltrafik

En bärande idé i planförslaget är att räta ut Ängelholmsgatans S-form och stora utbredning i området för att skapa ett mer stadsmässigt gatunät och samtidigt frigöra mark för bostadsbebyggelse. Området är också en strategiskt viktig passage till och från stationen från viktiga målpunkter som Åbyskolan, Badhuset, Idrottshallen, Sågen St:Petri kyrka och Stadsparken samt boende öster om centrum. Gaturummets utformning är därför extra viktigt och oskyddade trafikanter ska prioriteras. Vid den nya fasaden föreslås den befintliga GC-vägen norr om Ängelholmsgatan övergå i mer av en i stadstrottoar i kontakt med tillkommande verksamheter i bottenplan. Parkeringsfickor kan anordnas på Ängelholmsgatans norra och västra sida mot den nya bebyggelsen i en möbleringszon och gatubreddens förslås bli 7,5 meter. Söder om Ängelholmsgatan kommer en ny dubbelriktad GC-väg som ansluts till befintlig GC-väg i korsningen Södra Skolgatan/Ängelholmsgatan.



Förslag till ny sektion för Ängelolmsgatan

Den nya GC-vägen fortsätter även rakt österut bakom Sågen och under Kyrkogatan för att ansluta till befintlig GC-väg. Korsningen Kapellgatan-Bruksgratan-Ängelholmgatan behålls avstångd men ändras till lokalgata i detaljplanen.

Parkering

Boendeparkering och besöksparkering ska lösas inom kvartersmark enligt kommunens parkeringsnorm. I dagsläget anger den 8 platser per 1000 m² BOA samt 18 platser per 1000 m² lokal/kontorsyta. Utnyttjas detaljplanens byggrätter till fullo innebär detta att ca. 100 parkeringsplatser vilket tar ca. 2000 m² i anspråk. Kan man inte lösa detta inom kvartersmark finns möjlighet till parkeringsköp enligt parkeringsnormen.

Mellan Ängelholmsgatans nya utformning och Sågen 8 kommer en allmän parkering anordnas med plats för ca. 150 bilar och söder om Ängelholmsgatan anordnas ca. 120 nya pendlarparkeringar längs med Skånebanan

Störningar

Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning har genomförts som visar att koncentrationer av PAH-H över riktvärden för KM förekommer ytligt på fastigheten i tre punkter, i djupintervallen: 0-0,8, 0-0,7 respektive 0,3-0,4 m under markytan. Även i en något mer djupliggande punkt 0,75-1,1 m återfinns PAHH i halter över KM. I en av de ovan nämnda punkterna förekommer även bly över KM och zink över MKM i djupintervallet 0-0,8 m.

Uppmätta halter medför en låg risk för markmiljön och för människors hälsa. Halterna överskrider riktvärdena endast marginellt och inte i samtliga punkter. Mängden förorenade massor bedöms som måttlig. Markmiljön bedöms som mindre skyddsvärd. Zink har hittats i högre halter i ytliga lager i fyllnadsmassor i en punkt. Dessa bedöms inte komma från varken nuvarande eller tidigare verksamhet utan från utfyllnad av marken. Med dagens verksamhet och med hårdgjorda och asfalterade ytor bedöms risken för människors hälsa som liten med funna halter. Dock bör materialet där föroreningar har hittats avlägsnas innan markanvändningen ändras.

Ingen avgränsning i varken höjd- eller sidled har gjorts. Innan eventuellt schaktarbete får utföras, ska en anmälan om efterbehandling lämnas in till tillsynsmyndigheten och godkännas. Massor från områden där halter överskrider riktvärden för MKM ska hanteras som IFA-massor och massor med halter över riktvärdet för KM som MKM-massor.

För att fullfölja upplysningsplikten enligt Miljöbalkens 10 kapitel skall denna rapport delges tillsynsmyndigheten.

Farligt gods

Länsstyrelsen i Skåne län har en vägledning avseende värdering av risker längs transportleder för farligt gods, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (Länsstyrelsen i Skåne, 2007), populärt hänvisad till som RIKTSAM.

För bostäder (flerbostadshus i flera plan, B) gäller att i händelse att avståndet till transportleden för farligt gods understiger 150 meter kan etableringen ändå bedömas som tolerabel om följande kombinationer av kriterier uppfylls:

- Den probabilistiska riskanalysen kan påvisa att individrisken understiger 10⁻⁷ per år.

- Den probabilistiska riskanalysen kan påvisa att samhällsriskerna understiger 10-5 per år där N=1 och 10-7 per år där N=100.
- Den deterministiska analysen kan påvisa att tillskottet av oönskade händelser reduceras eller elimineras av förhållandena på platsen eller efter åtgärder.

För centrumverksamhet (C) gäller:

- Den probabilistiska riskanalysen kan påvisa att individrisken understiger 10-6 per år.
- Den deterministiska analysen kan påvisa att tillskottet av oönskade händelser reduceras eller elimineras av förhållandena på platsen eller efter åtgärder.

Individrisk

Beräkningarna av individrisken på olika avstånd från järnvägen har genomförts med information och underlag i form av bland annat olika skadehändelserns konsekvensområden, fördelningen av transporterat farligt gods och trafikmängder.

Individrisken understiger 10-7 per år ca 20 meter från järnvägen. Detta innebär att bebyggelse enligt aktuellt med placering ca. 40 meter närmsta räl kan accepteras. Rimliga riskreducerande åtgärder ska införas för att visa på god planering. Detta kan vara att exempelvis undvika utformning som uppmuntrar till stadigvarande vistelse i området närmast spåret.

Samhällsrisk

Eftersom individrisken visat sig vara låg och samhällsriskerna beräknas utifrån resultat från individriskberäkningarna har mycket konservativa antaganden gjorts avseende persontäthet på och omkring planområdet. Syftet med detta är att om konservativa antaganden av persontäthet etc. visar att samhällsriskerna är tolerabel krävs inga detaljerade beräkningar av samhällsriskerna.

Förenklade beräkningar av samhällsriskerna har genomförts där befolkningstätheten överdimensionerats kraftigt jämfört med verkliga tänkbara förhållanden på och omkring planområdet.

Dessa beräkningar visar att samhällsriskerna till stora delar är acceptabla under ALARP, en liten del av FN-kurvan är inom ALARP, dvs område där riskerna normalt kan accepteras. RIKTSAMS kriterier avseende samhällsrisk uppfylls.

Eftersom både individ- och samhällsriskberäkningarna har visat på acceptabla risker utifrån RIKTSAM:s kriterier är bedömningen att önskad bebyggelse kan etableras enligt aktuellt förslag på ett avstånd om 40 meter från närmsta räl om rimliga riskreducerande åtgärder införs.

Trafikbuller

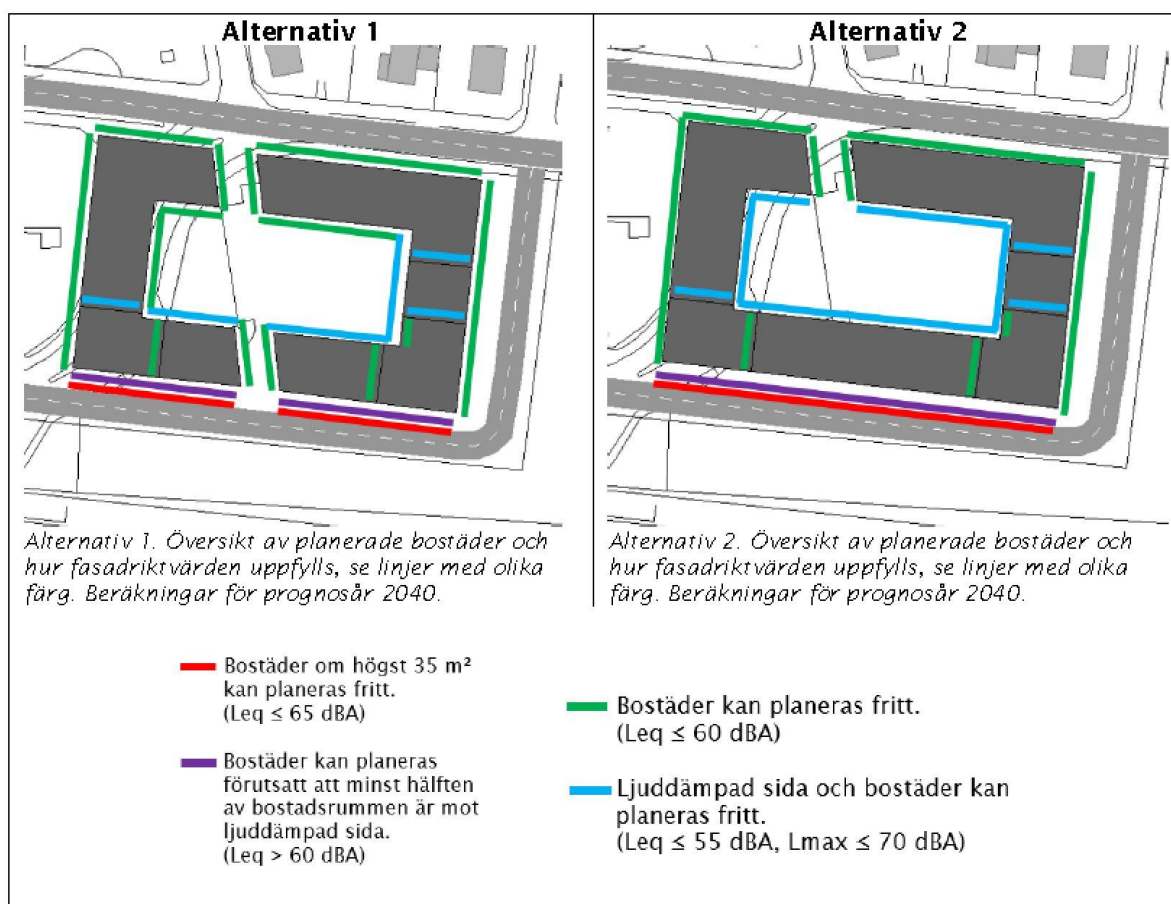
Tyréns har utfört en trafikbullerutredning för planområdet där två alternativ har utretts, ett alternativ med sluten kvarterstruktur mot järnvägen och ett alternativ med en öppning mot järnvägen.

Beräkningarna visar att trafikbullernivån är hög ($L_{eq} > 60$ dBA) på de fasader som vetter mot järnvägen. Vid dessa fasader krävs någon form av åtgärd för att uppfylla riktvärdena enligt trafikbullerförordningen. En sådan åtgärd kan vara att bostäderna planeras för

genomgående planlösning med minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida ($L_{eq} \leq 55$ dBA, $L_{max} \leq 70$ dBA).

Den beräknade ekvivalenta ljudnivån är ej högre än 65 dBA på samtliga fasader vilket tillåter planering av enkelsidiga bostäder om högst 35 m². Alternativet med sluten kvarterstruktur (alternativ 2 i denna rapport) ger lägre nivåer på innergården, jämfört med alternativ 1, vilket medför att fler fasader uppfyller riktvärdena för ljuddämpad sida. Detta förenklar planeringen av genomgående lägenheter samt placeringen av gemensam uteplats.

Nedan visas en sammanfattning där beräkningsresultatet jämförs med gällande riktlinjer.



Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Området ansluts till kommunalt ledningsnät för vatten och spillvatten i Ängelholmsgatan

Dagvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattenhantering bedöms kunna hanteras av ledningssystem i Ängelholmsgatan samt via fördröjning i den mån det krävs inom kvartersmark. Den höga exploateringen i stadsmiljö gör att det inte finns plats för öppna fördröjningsmagasin. Ytterligare fördröjning kan åstadkommas genom exempelvis gröna tak, och anordna fördröjning via kassetter intill byggnadskroppen. Utsläpp till det allmänna dagvattensystemet regleras i marköverlåtelseavtal till 1,5 l/s/hektar.

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Lägsta flöde ska uppgå till 1 200 l/minut. Avståndet mellan brandposterna ska maximalt uppgå till 150 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75. Om avsteg ska göras från VAV P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos räddningstjänsten.

Uppvärmning

Uppvärmning kan ske med fjärrvärme då det finns i närområdet.

EI

Befintliga elledningar finns strax väster om området.

Avfallshantering

Avfallshantering ska ske i enlighet med gällande renhållningsföreskrifter.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN för vatten

Enligt miljöbalken 5 kap. skall gällande miljö kvalitetsnormer iakttas vid planering och planläggning. Recipient för dagvatten från det aktuella planområdet är Rönne å som enligt VISS inte uppnår god kemisk status. Planförslaget anger att dagvatten ska infiltreras och fördröjas lokalt inom planområdet och innebär därmed inte någon påverkan på miljö kvalitetsnormerna för Rönne Å.

GENOMFÖRANDE

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning och övriga fastighetsrättsliga åtgärder kan ske med stöd av detaljplanen.

Fastighetsreglering kommer behöva ske mellan HSB BRF Åsen i Klippan och Klippans kommun samt mellan Trafikverket och Klippans kommun.

Organisatoriska och ekonomiska frågor

Tidplan

| | |
|------------|-----------------|
| Samråd | sommar 2020 |
| Granskning | höst 2020 |
| Antagande | vinter 2020/21 |
| Laga kraft | vinter/vår 2021 |

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag då planen vinner laga kraft. Planen fortsätter att gälla även efter genomförandetidens utgång, tills den ändras eller upphävs. Detta kan då ske utan ersättning till berörda fastighetsägare. Bygglov kan lämnas även efter genomförandetidens utgång.

Huvudmannaskap för allmänna platser

Kommunen är huvudman för allmänplatsmark.