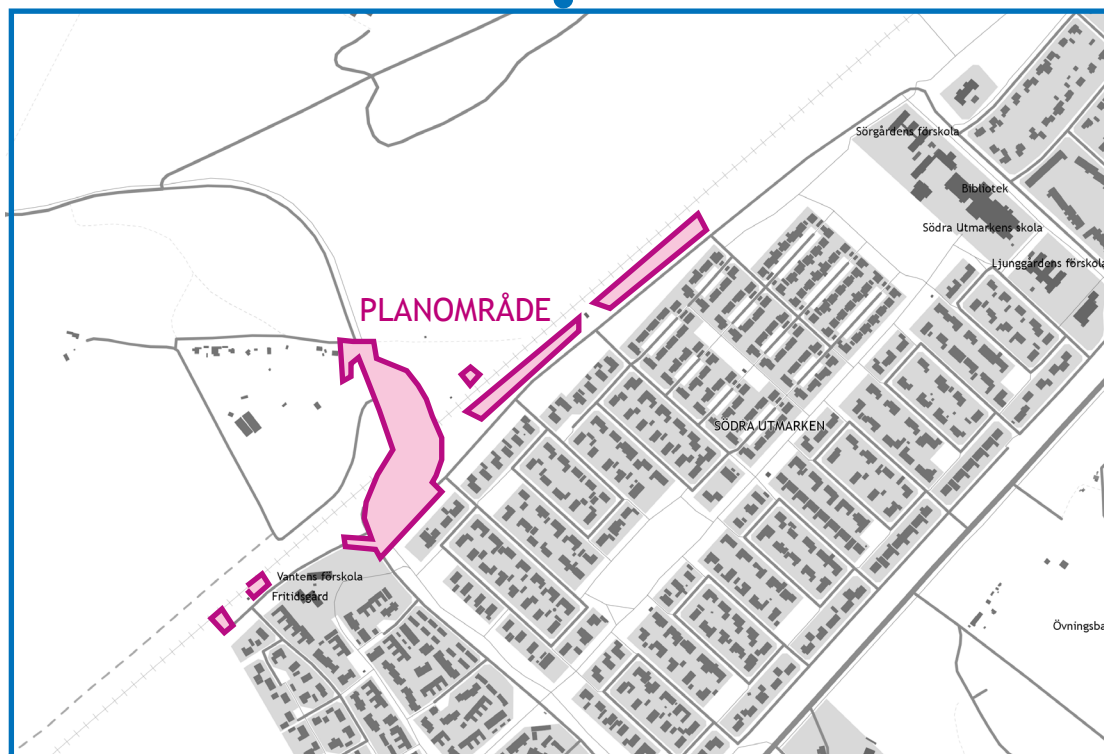
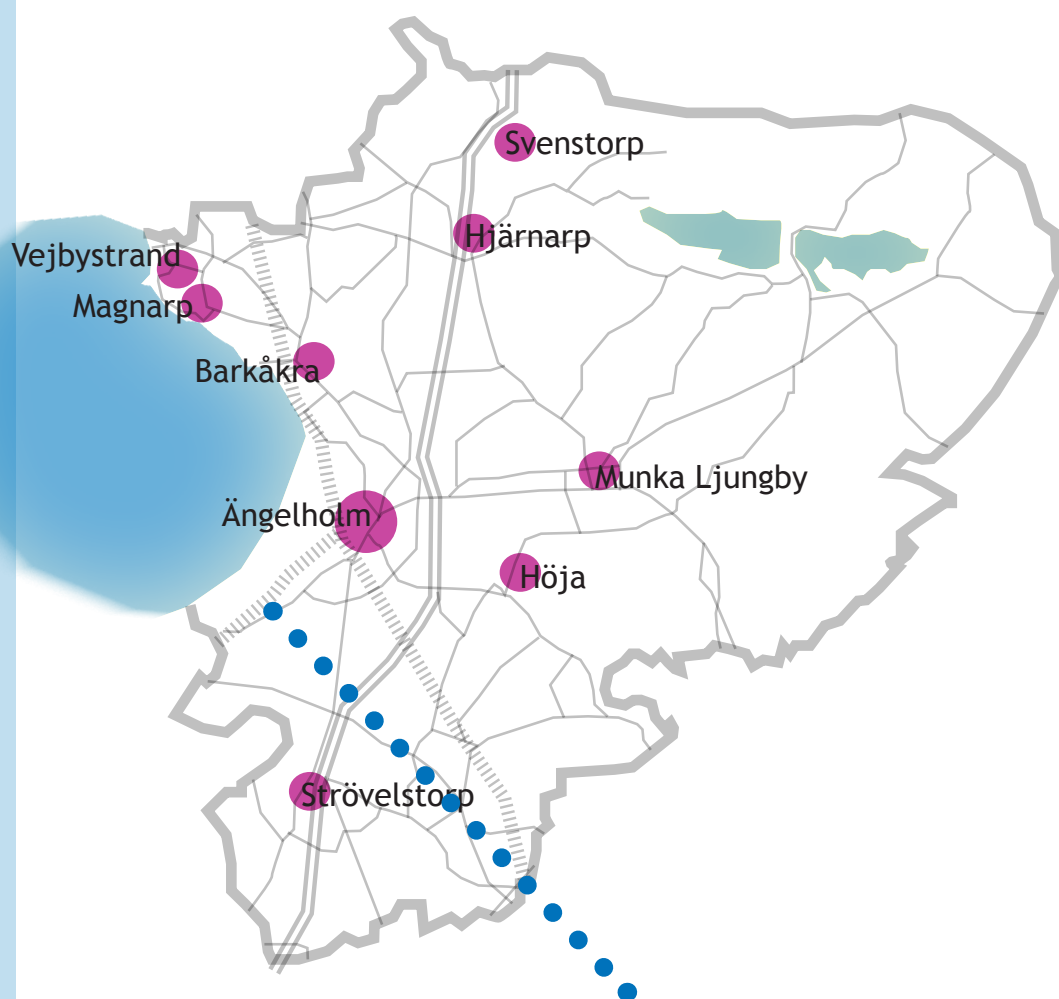


Detaljplan för Ängelholm 3:128, 5:1 m fl, Södra Utmarken, Ängelholm, Ängelholms kommun

Planbeskrivning

Antagande





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

DETALJPLANEPROCESSEN	4
OM DETALJPLAN	4
HANDLINGAR	5
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN	6
PLANDATA	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING	8
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	9
KONSEKVENSER ÖVERGRIPANDE	14
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	15
PLANENS GENOMFÖRANDE	15
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	15
EKONOMISKA FRÅGOR	16
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	16

DETALJPLANEPROCESSEN

Planprocessen startar när exempelvis kommunen själv, en byggherre, exploatörer eller enskilda personer inkommer med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Kommunstyrelsen ger uppdrag till planenheten att ta fram ett förslag till detaljplan.

Efter att ett planförslag tagits fram hålls samråd med bland annat länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse avseende aktuell planläggning. Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter kopplat till aktuellt ärende. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Efter att planförslaget reviderats utifrån samrådet så hålls en granskning. Granskningen innebär att kommunen ger möjlighet för bland annat myndigheter och sakägare att lämna synpunkter på ett slutgiltigt planförslag. Efter granskningstidens slut sammanställs eventuella synpunkter i ett granskningsutlåtande.

Tidplanen för detaljplanearbetet kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen i ärendet. Bland annat så kan utredningar, samrådsprocess och överklaganden förlänga tidplanen.

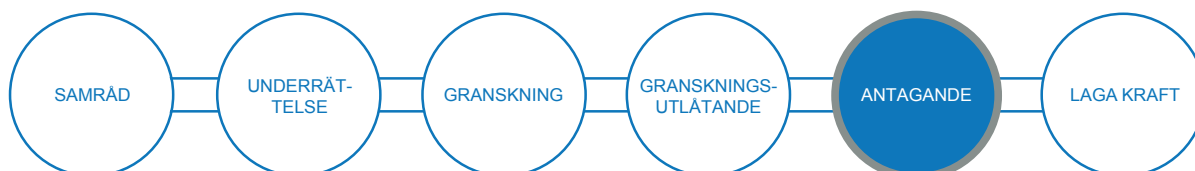
Denna detaljplan handläggs med standard förfarande, se illustration nedan.

OM DETALJPLAN

En detaljplan styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis till ändamålen bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera utformning såsom husstorlek, byggnadshöjd och vilket avstånd huset skall ha till fastighetsgräns.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva markanvändningen och bebyggelsen.

För att underlätta förståelsen för planförslaget och dess innebörd finns denna planbeskrivning. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.



HANDLINGAR

Planhandlingarna består av följande:

- denna planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser, skala 1:2000
- samrådsredogörelse
- granskningsutlåtande
- fastighetsförteckning (ej bilagd)

Planeringsunderlag (ej bilagt):

- Järnvägsplan, Dubbelspår Ängelholm - Helsingborg, Romares väg, granskningshandling (Trafikverket) 2017-09-01
- Miljökonsekvensbeskrivning, Järnvägsplan, Dubbelspår Ängelholm - Helsingborg, Romares väg (Trafikverket) 2016-09-30, REV 2017-06-22

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en flytt av befintlig tunnelpassage (Sibirientunneln) norrut samt omdragning av befintlig väg och gång- och cykelväg. Befintlig tunnel och väg rivs och behöver därför regleras till naturmark i planen.

Trafikverket arbetar med en järnvägsplan för utvidgning av Västkustbanan till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria i Helsingborg. En utbyggnad av järnvägen påverkar befintliga korsningspunkter då nya tunnlar dockas på befintliga. I Trafikverkets järnvägsplan föreslås standardlösningar. Sibirientunneln har idag inte fri höjd och tillgängligheten samt trafiksäkerheten är inte fullgod. För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten behöver tunnelpassagen flyttas och vägen dras om.

Järnvägsplanen innebär att lite mer mark än i dagsläget kommer att tas i anspråk för järnväg på vissa ställen. Detaljplanen reglerar denna mark då den i gällande plan B 191 är reglerad som park/plantering. Se vidare

under kapitlet *"Tidigare ställningstaganden; Detaljplaner"* på sidan 7.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs med standard planförfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900) och förväntas kunna antas av Kommunstyrelsen första kvartalet 2018.

Detaljplanen har utformats enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (2014:5).

BAKGRUND, JÄRNVÄGSPLANEN

För att öka kapaciteten och minska restiden mellan Ängelholm och Helsingborg ska Trafikverket bygga ut till dubbelspår på sträckan. En järnvägsutredning om utbyggnad av dubbelspår togs fram år 2007 och Trafikverket håller nu på att arbeta fram en järnvägsplan som reglerar hur järnvägen ska utformas. Järnvägsplanen behandlar även de vägar och stationer som berörs. I arbetet tas de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till järnvägens påverkan på omgivningen med.

Då en järnvägsplan upprättas påverkas ofta även gator och andra anläggningar i anslutning till järnvägen. Detta kan leda till att kommunen behöver upprätta nya detaljplaner eller att gällande detaljplaner behöver ändras eller upphävas.

I det här fallet påverkas framför allt Sibirientvägen och Sibirientunneln av järnvägsplanen genom att befintlig tunnelpassage behöver flyttas och gång- och cykelväg samt väg behöver dras om. För att möjliggöra detta behöver en ny detaljplan upprättas. Kommunstyrelsen i Ängelholms kommun beslutade 2016-04-27 §160 att meddela positivt planbesked för en sådan detaljplan.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN

Översiktlig avvägning mot 3 (hushållning med mark och vatten), 4 (riksintressen) och 5 (miljökvalitetsnormer, MKN) kap Miljöbalken är gjord i Ängelholms kommuns översiktsplan, ÖP 2035. Se sidan 7 under rubriken *"Tidigare ställningstagande; Översiktsplan"*.

HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTEN

Planens syfte är att förbättra redan befintlig infrastruktur och omfattar mark som redan är ianspråktagen. Planen omfattar ingen jordbruksmark.

RIKSINTRESSEN

Planområdet ingår i influensområde för väderradar, vilket ingår i riksintresse för totalförsvaret. Inom detta område anses objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse få en inverkan på gällande riksintresse. Detaljplanen medger inte uppförande av byggnader eller objekt högre än 45 meter.

Den del av planområdet som ligger väster om järnvägen ligger inom riksintresse för högexploaterad kust, riksintresse för friluftsliv (3 kap. miljöbalken) och riksintresse för rörligt friluftsliv och turism (4 kap. miljöbalken). Planområdet ligger också inom riksintresse för järnväg. Riksintressena bedöms dock inte påverkas negativt då syftet med detaljplanen är att förbättra redan befintlig infrastruktur. En förbättring bedöms också leda till ökat tillgänglighet till området.

MILJÖKVALITETSNORMER

I dag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer; en för föroreningar i utomhusluft, en för vattenförekomst, en för olika parametrar i fisk- och musselvatten och en för omgivningsbuller.

LUFTFÖRORENINGAR

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger normer för ämnena kvävedioxid/kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren i utomhusluft. I luftkvalitetsmätningarna som genomförts i Ängelholms kommun vid årsskiftena 2002/2003 och 2008/2009 låg samtliga värden långt under gränsvärdena och värdena från 2002/2003 hade knappt förändrats i mätningarna 2008/2009. Luftkvaliteten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget och miljökvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas på grund av förslaget.

VATTENFÖREKOMST

Vattenförekomster inom planområdet utgörs av grundvattenförekomst Ängelholm-Ljungbyhed (SE 622920-131761) som bedöms ha god kvantitativ och god kemisk status enligt (<http://www.viss.lst.se/MapPage.aspx>). Planområdet ligger också inom Vege ås avrinningsområde.

Planförslagets genomförande bedöms inte medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas.

SLUTSATS

Konsekvenserna av planen förväntas inte ge upphov till överskridande av gällande miljökvalitetsnormer.

PLANDATA

LÄGESBESTÄMNING OCH AREAL

Planområdets läge framgår av översiktskartan på sidan 2. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Ängelholm 3:128, 3:2 och 5:1 samt del av fastigheten Råkan 2. Planområdet är indelat i ett stort område samt 5 mindre områden. De mindre områdena är mark som behöver tas i anspråk för järnväg då marken är planlagd för annat ändamål. Det stora området avgränsas till största delen av den nya vägen samt järnvägsområdet som ingår i järnvägsplanen. Planområdets areal är ca 2 hektar (22 000 kvadratmeter).

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Fastigheterna Ängelholm 3:128 samt 5:1 ägs av kommunen, fastigheten Ängelholm 3:2 ägs av Trafikverket och fastigheten Råkan 2 ägs av Ängelholmslokaler.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

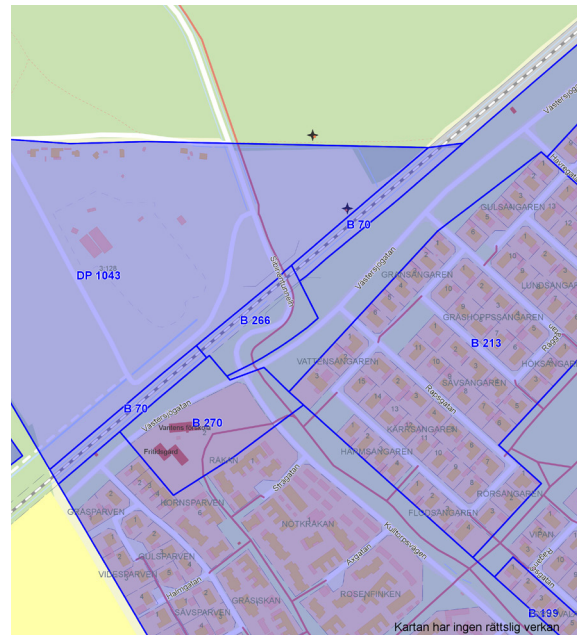
ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan för Ängelholms kommun, ÖP 2035, är området som berörs väster om järnvägen utpekade som naturområde och grönområde. Hela Kronoskogen är utpekade som regionalt grönområde. Berörd del öster om järnvägen är inte särskilt utpekade i ÖP 2035.

Detaljplanen bedöms inte strida mot gällande översiktsplan. Ett genomförande av planen medför att en liten del av utpekade grönområden tas i anspråk för väg men samtidigt förbättras tillgängligheten till grönområdena.

DETALJPLANER

Större delen av planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare genom detaljplanerna B 266, B 270 och DP 1043 samt stadsplanerna B 70 och B 191. Ingen av detaljplanerna har kvarvarande genomförandetid.



Kartbilden visar gällande detaljplaners utbredning.

B 266

Detaljplanen omfattar befintlig väg, gång- och cykelväg, järnvägen samt parkmark. Planen är delvis ersatt av detaljplan DP 1043. Den nya detaljplanen ersätter B 266 i sin helhet.

B 270

Omfattar fastigheten Råkan 2, del av Kulltorpsvägen och Västernäsgatan samt parkmark och mark mellan Västernäsgatan och järnvägen som reglerats som skydd mot bullerstörningar. Råkan 2 har användningen barnstuga och fritidsgård och hela fastigheten, förutom befintliga byggnader, är försedd med prickmark. Den del av fastigheten Råkan 2 som den nya detaljplanen ersätter är alltså försedd med mark som inte får bebyggas.

DP 1043

Detaljplanen omfattar fastigheten Ängelholm 3:128. De delar av planen som ersätts är reglerade som lokalgata, naturmark, skyddsplantering samt naturmark där tillfällig parkering är tillåten.

B 70

Stadsplanen fastställdes år 1947 och är i stora delar ersatt. De delar som finns kvar och berörs av denna plan är reglerade som mark för järnvägsändamål.

B 191

De delar av stadsplanen som berörs är reglerade som park eller plantering samt gata eller torg.

ÖVRIGA STYRDOKUMENT CYKELPLAN

Befintlig cykelväg under järnvägen utgör ett lokalt cykelstråk enligt Cykelplanen, antagen av KF 150824.

TRAFIKPLAN

Befintlig tunnel under järnvägen utgör ett av de studerade lägena för en förbindelse under Västkustbanan enligt Trafikplan för Ängelholm 2011-2020. En förbättring av tunneln är inte i konflikt med Trafikplanen.

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖBEDÖMNING

Planenheten bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 §, med utgångspunkt från kriterierna i bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen (1998:905). En miljöbedömning enligt miljöbalken bedöms därför inte behöva upprättas.

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSER

Område som i kommunens naturvårdsprogram är utpekade som område med flora med högt värde berörs delvis. Påverkan bedöms dock som liten på grund av att ytan som tas i anspråk är liten samt att marken redan används för tillfällig parkering. En omdragning av befintlig väg (Västersjögatan) skulle kunna medföra en förändrad bullerpåverkan på intilliggande

fastigheter. Genomförd bullerberäkning visar dock att gällande riktvärden för buller inte överskrids, se vidare under rubriken *"Tidigare ställningstaganden; Störningar"* på sidan 13.

Det finns stora fördelar med att flytta befintlig tunnel norrut samt att dra om befintlig väg då det medför en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det i sin tur ger en ökad tillgänglighet till Kronoskogen och havet, vilket främjar friluftsliv och turism. Detaljplanen i sig bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. Utbygganden av Västkustbanan kan dock medföra betydande miljöpåverkan och en MKB har därför upprättats till järnvägsplanen.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

NATUR

MARK OCH VEGETATION

Största delarna av planområdet är redan ianspråktaga för befintlig järnväg och väg. Planen omfattar del av område nordväst om järnvägen som är av naturtypen hed, se bild på nästa sida. I gällande detaljplan, DP 1043, är detta område utpekad som naturmark och tillfällig parkering. Med tanke på detta bedöms markens värde inte vara så högt och planförslagets påverkan låg.

I övrigt berörs befintliga bullervallar mellan Västersjögatan och järnvägen då åtgärder på dessa kommer att krävas. Befintlig vegetation på vallarna kan behöva att helt eller delvis tas bort i samband med att åtgärderna genomförs.



Området som är utpekad som naturmark med tillfällig parkering i gällande detaljplan DP 1043.

STADS-/LANDSKAPSBILD

Befintliga bullerskärmar/vallar längs järnvägen kommer att kompletteras i samband med dubbelspårsutbyggnaden. Den visuella barriär som finns längs järnvägen kommer därmed att förstärkas. För att minska upplevelsen av den visuella barriären behöver bullerskydden utformas med hänsyn till omgivande boendemiljöer.

En flytt av befintlig tunnelanslutning och omdragning av vägen kommer också att påverka landskapsbilden. Men då det endast handlar om en flytt av redan befintlig infrastruktur bedöms påverkan som liten.

GEOTEKNISKA OCH GEOHYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Jordlager under vegetationsskiktet (0-0,5 m) utgörs av sand och finsand följt av lerig sand på lera. Lera förekommer från ca 7-8 meters djup. Sandens lagringstäthet varierar från medelfast till fast. Enligt utförda CPT-sonderingar bedöms leran ha en medelhög till hög odränerad okorrigerad skjuvhållfasthet ($\tau > 100$ kPa). Sonderingar har avslutats i lera på drygt 17 meters djup.

Grundvattenrör norr om spåret (S002) visar på grundvattennivåer varierande mellan ca +2,6 till +2,9 vilket motsvarar ca 3,7-3,4 meter under markytan. Detta visar troligen en något avsänkt grundvattenyta då befintlig väg ca 15 meter söder om grundvattenmätningen är dränerad.

Bron bedöms kunna grundläggas på packad fyllning på platta /plattor direkt i mark.

FORNLÄMNINGAR

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen m m, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan

synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

BEBYGGELSEOMRÅDEN KULTURMILJÖ

Området ligger inom särskilt värdefull kulturmiljö enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Kulturmiljön bedöms dock inte påverkas påtagligt då det är redan befintlig infrastruktur som förbättras/förändras.

BOSTÄDER

Öster om planområdet och järnvägen finns befintlig villabebyggelse. Detaljplanen innebär ny dragning av Västersjögatan på sträckan närmast korsningen med Kulltorpsvägen, vilket leder till att gatan hamnar närmre befintlig bostad (fastigheten Vattensångaren 3). Bullerpåverkan bedöms dock inte öka nämnvärt i förhållande till befintlig situation, se vidare under rubriken *"Hälsa och säkerhet; Störningar"* på sidan 13.



Befintliga villor längs Västersjögatan.

VERKSAMHETER OCH ÖVRIG BEBYGGELSE

Söder om planområdet finns en befintlig förskola (fastigheten Råkan 2). En omdragning av Västersjögatan innebär att del av fastigheten behöver tas i anspråk för den nya vägen. Denna del är i gällande plan försedd med prickmark, mark som inte får bebyggas, och används inte av förskoleverksamheten. Ett genomförande av planen bedöms i detta avseende inte påverka verksamheten nämnvärt.

Förskolan hamnar liksom befintliga bostäder som nämns ovan, närmre vägen i samband med att den dras om. Bullerpåverkan bedöms dock inte öka nämnvärt i förhållande till befintlig situation, se vidare under rubriken *"Hälsa och säkerhet; Störningar"* på sidan 13. Inte heller trafiksäkerheten kring förskolan bedöms försämrats från befintlig situation.



Förskolan på fastigheten Råkan 2. Gräsytan framför är den del av fastigheten som inte används och som tas i anspråk för väg.

TILLGÄNGLIGHET

Planområdet ska utformas på ett sådant sätt att det blir tillgängligt även för personer med nedsatt rörelseförmåga. Den nya tunneln och nya dragningen av vägen innebär att lutningen minskar, att vägen rätas ut och att den fria höjden ökas. Det ger en ökad tillgänglighet i förhållande till befintlig tunnel, för biltrafik, gående och cyklister.

FRIYTOR (LEK OCH REKREATION)

Inom planområdet finns inte några friytor och detaljplanen innebär heller inget behov av ytor för lek eller rekreation.

VATTENOMRÅDEN

Vattenverksamhet är anmälnings- och tillståndspliktig enligt miljöbalkens 11 kap. Vid flytt av befintlig tunnel och omdragning av vägen erfordras eventuellt grundvattensänkning i permanent läge och i byggskedet kan grundvattnet behövas sänkas ytterligare. För detta kan tillstånd erfordras.

GATOR OCH TRAFIK**GATUNÄT**

Detaljplanen innebär att Sibirienvägen flyttas norrut och får en ny dragning, att Västersjögatan och Kulltorpsvägen till viss del dras om samt att korsningen Västersjögatan/Kulltorpsvägen flyttas söder ut. Se illustration på sidan 12. Detta görs för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten på Sibirienvägen genom att den fria höjden i tunneln kan ökas till 4,7 meter samt att vägens lutning minskas och utformningen förbättras.

Befintlig väg kommer att användas under tiden som den nya vägen/tunneln byggs. När trafiken flyttats över till den nya anslutningen rivs befintlig väg/tunnel.

JÄRNVÄG

Utbyggnad till dubbelspår innebär att nya spår anläggs väster om befintliga. Det nya markanspråket behöver inte regleras i denna

detaljplan eftersom det redan är reglerat i gällande detaljplan DP 1043 eller berör mark som inte är detaljplanlagd. Ytterligare lite mark kommer dock att tas i anspråk för servicevägar, bullervallar och ny placering av telemast. Då användningen i gällande detaljplaner inte medger detta regleras det i denna detaljplan med användningen T₁ - Järnväg.

PARKERING, UTFARTER, VARUMOTTAGNING

I gällande plan, DP 1047, är marken väster om järnvägen och norr om Sibirienvägen reglerad som naturmark med tillfällig parkering avsedd för BMX-banan. Del av denna mark tas i anspråk för den nya tunneln och vägen. Behovet av tillfällig parkering bedöms dock inte vara så stort att den yta som tas i anspråk behöver ersättas på annat ställe.

Ut-/infarten till BMX-banan får i samband med omdragningen av Sibirienvägen en ny, bättre utformning.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Befintlig gång- och cykelväg kommer att ersättas av ny i samma sträckning som den nya vägen. Gång- och cykelvägen ska separeras från bilvägen. Den fria höjden för gång- och cykelvägen genom tunneln kommer vara 2,7 meter.

KOLLEKTIVTRAFIK

Västersjögatan trafikeras av stadsbusslinje 1. En flytt av korsningen Västersjögatan/Kulltorpsvägen ger en ökad framkomlighet för bussarna.

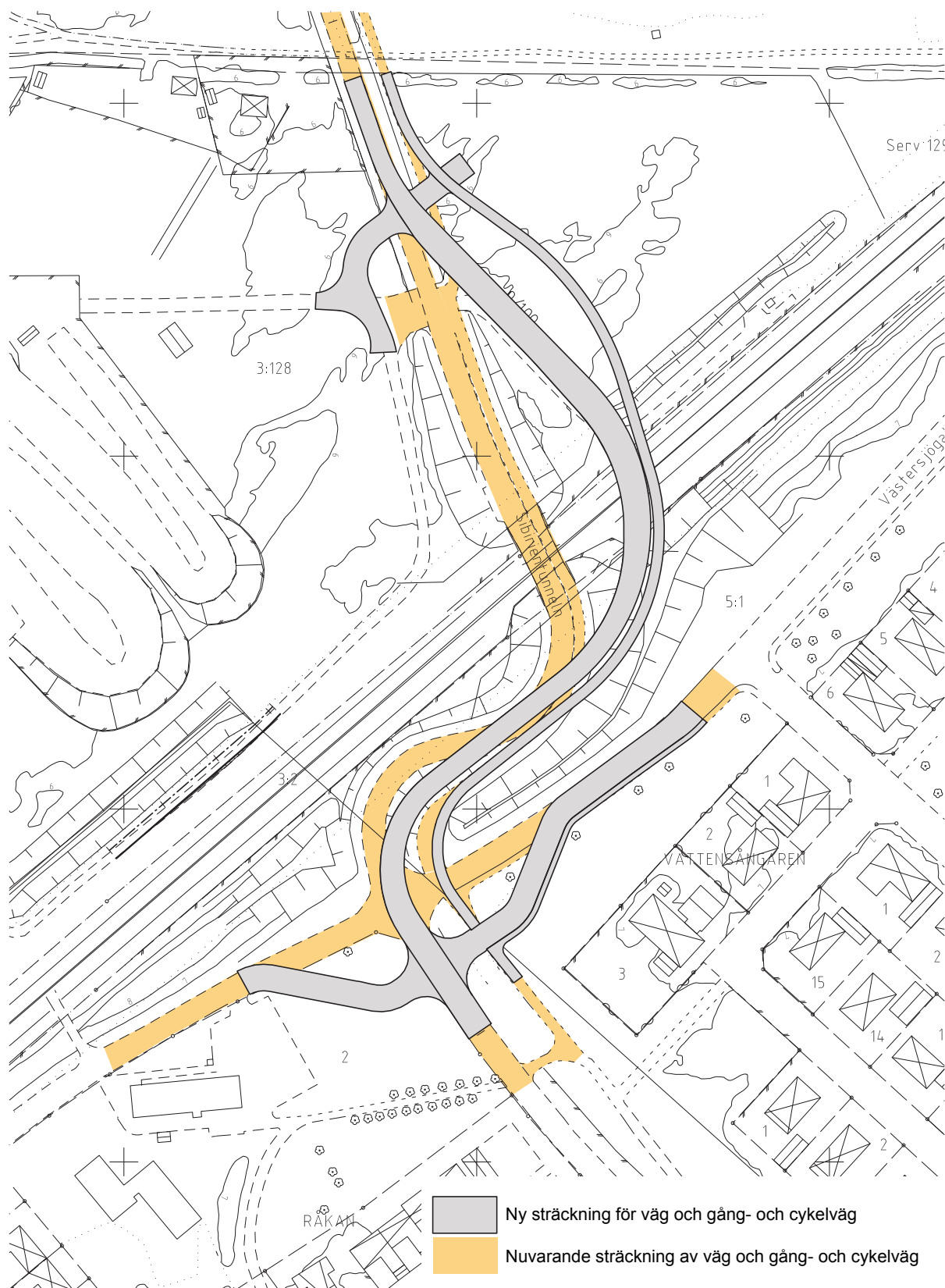


Illustration som visar den nya sträckningen för vägen samt den nuvarande.

HÄLSA OCH SÄKERHET

STÖRNINGAR

BULLER FRÅN BILTRAFIK

En flytt av den befintliga korsningen Västersjögatan/Kulltorpsvägen innebär att fastigheten Vattensångaren 3 samt befintlig förskola på fastigheten Råkan 2 kommer något närmre gatan.

Bullerberäkningar har genomförts enligt Trivector ABs program Buller VÄG II ver. 1.3.0 (enligt Naturvårdsverkets modell, rev 1996). Beräkningarna har baserats på trafikmätning på Västersjögatan som genomfördes mellan den 10 maj och den 18 maj samt på uppgifter om trafikmängd på Kulltorpsvägen från detaljplan för Kärra 1:2 m fl (DP 1032) som vann laga kraft 2011-06-16. Trafiken har räknats upp till år 2037 (20 år) enligt EVA-talet.

I Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges följande riktvärden för trafikbuller:

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Kortaste avstånd från vägmitt till fasad är 30 meter (enligt den nya dragningen av vägen) och enligt de genomförda bullerberäkningarna uppgår den ekvivalenta ljudnivån till 48 dBA och den maximala ljudnivån till 64 dBA vid fasad. Ett genomförande av detaljplanen bedöms utifrån detta inte medföra att gällande riktvärden för trafikbuller inte kan hållas.

BULLER FRÅN JÄRNVÄGSTRAFIK

Det buller som orsakas av järnvägstrafiken behandlas i Trafikverkets järnvägsplan. För redogörelser för bullerpåverkan och

bullerskyddsåtgärder se järnvägsplanen för dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Åtgärder kommer att krävas på befintliga bullerskydd i planområdet. För vissa fastigheter kan fastighetsnära åtgärder så som fasad- och fönsteråtgärder eller bullerskydd vid uteplats krävas. Detta ska fastställas av Trafikverket i järnvägsplanen.

FÖRORENAD MARK

Inga kända markföroreningar finns i området. Förekomst av förorenad mark kommer att undersökas närmare av Trafikverket under det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

RISKER

FARLIGT GODS

En riskbedömning har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen. Där förutsätts att farligt gods inte utgör någon betydande risk längs sträckan Ängelholm - Helsingborg, Romares väg.

VIBRATIONER

Risken för vibrationer har undersökts i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen. Där görs bedömningen att risken inte är stor och att hänsyn ska tas till risken för vibrationer vid t.ex. utformning av järnvägen.

ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

I miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen anges skyddsåtgärder som ska genomföras för magnetfältsnivåerna inte ska utgöra någon risk.

RISK FÖR SKRED OCH HÖGA VATTENSTÅND

Inga kända risker för skred eller höga vattenstånd finns i området.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Flera befintliga ledningar/kablar för VA, el, fiber och tele finns inom området. Eventuella åtgärder genomförs i samband med

dubbelspårsutbyggnaden, flytten av tunneln samt omdragning av vägen. Se efterföljande stycken för redogörelse för vilka åtgärder som krävs på respektive ledningar.

VATTEN, AVLOPP OCH DAGVATTEN

Allmänna ledningar för ren-, spill och dagvatten finns inom planområdet. Några åtgärder på befintligt ledningsnät bedöms inte krävas. Detta kommer dock att utredas vidare under den fortsatta projekteringen.

I befintlig tunnel finns pumpstation med tillhörande dagvattenledningar och brunnar. Dessa rivs då ny pumpstation byggs i den nya bron/tunnelns läge.

DIKNINGSFÖRETAG

Strax söder om befintlig tunnel korsar enligt Länsstyrelsens underlag ett dikningsföretag (Skörpinge - S. Utmarkens dagvattenavledningsföretag) järnvägen i sydöstlig-nordvästlig riktning. På den västra sidan av järnvägen övergår det kulverterade diket till en öppen längsgående kanal som följer järnvägen. Enligt Trafikverket kommer öppna diken som korsar järnvägsbanken vid behov att kulverteras på kortare sträckor där järnvägsbanken breddas. Dikningsföretaget berörs inte av planförslaget.

EL

Området ligger inom Öresundskrafts eldistributionsområde.

I befintlig vägsträckning och tunnelpassage finns elkablar (till bl.a. belysning) som flyttas till den nya sträckningen och passagen. Ledningsägare är Öresundskraft.

TELE

Längs den östra sidan av järnvägen löper rikskabel för telekommunikation. Kabeln påverkas av att befintlig tunnel flyttas och kommer att skarvas om/bytas ut i konfliktpunkten. Telekabel som ansluter mot rikskabeln behöver förses med knäpprör i

korsning med ny dragning av Västersjögatan. Ledningsägare är Skanova.

FIBER

Fiberslang finns i befintlig vägdragning, denna behöver läggas om till det nya läget för Sibirienvägen och befintlig fiber i slangen behöver blåsas om. Ledningsägare är Bjärekraft.

KONSEKVENSER ÖVERGRIPANDE

MILJÖMÅL

Detaljplanen bedöms inte ge en betydande påverkan på nationella-, regionala- eller kommunala miljömål.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

Ett genomförande av detaljplanen bedöms ge positiva konsekvenser på hållbarhet eftersom en förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykel främjar användandet av dessa trafikslag. Utbyggnad till dubbelspår på Väst kustbanan innebär också ett mer hållbart transportsystem då kapaciteten ökar och restiderna minskar.

I övrigt bedöms inga betydande ekologiska konsekvenser uppkomma eftersom det handlar om redan befintlig infrastruktur som förbättras.

SOCIALA KONSEKVENSER

Planens genomförande innebär förbättrad tillgänglighet för både biltrafik och gång- och cykeltrafik. Vilket i sin tur leder till en ökad tillgänglighet till rekreation och friluftsliv.

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

En utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår är en mellankommunal fråga, detta behandlas dock i Trafikverkets järnvägsplan. Denna detaljplan i sig berör inte några mellankommunala frågor.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

PLANENS GENOMFÖRANDE

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs med standard planförfarande.

TIDPLAN

Detaljplanen förväntas kunna antas av Kommunstyrelsen första kvartalet 2018.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för allmän plats.

AVTAL

Ett medfinansieringsavtal avseende ny järnvägsbro över Sibirientunneln har tecknats mellan kommunen och Trafikverket. Avtalet omfattar både finansiering (se rubriken *"Ekonomiska frågor, Planekonomi"* på sidan 16) och ansvarsfördelning.

Ett avtal avses tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren avseende inlösen av mark för den del av Råkan 2 som tas i anspråk för den nya vägen. Avtalet kommer att beröra omfattning och ersättning.

Ett avtal avses tecknas mellan kommunen och Trafikverket för att reglera omfattning och ersättning för den mark som ska förvärfvas av Trafikverket.

ANSVARSFÖRDELNING

Trafikverket ansvarar, enligt tecknat medfinansieringsavtal, för att den nya järnvägsbron och flytt av befintlig gata inarbetas i järnvägsplan, systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning. Samt för framtagande av förfrågningsunderlag, byggnation och projektering av den nya järnvägsbron samt flytt av befintlig gata. Trafikverket ska äga brokonstruktionen i järnvägsbron och ansvara för underhåll av denna.

Ängelholms kommun ansvarar för framtida drift och underhåll av väg och gång- och cykelväg. Samt för belysning och klottersanering i tunneln.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSKONSEKVENSER

En del av detaljplanens syfte är att möjliggöra att ytterligare mark tas i anspråk för järnvägen, enligt Trafikverkets järnvägsplan. Det innebär att Trafikverket kommer att förvärva viss mark från kommunen. De fastigheter som berörs är Ängelholm 5:1 samt Ängelholm 3:128. Trafikverket initierar och ansvarar för att de fastighetsbildningsåtgärder som krävs genomförs.

Kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse träffas. I det här fallet avses ett avtal som reglerar omfattning och ersättning att tecknas mellan fastighetsägaren (till Råkan 2) och kommunen.

EKONOMISKA FRÅGOR

PLANEKONOMI

Kostnaden för de åtgärder som krävs för att flytta befintlig tunnel och dra om befintlig väg uppgår till 22,1 miljoner kronor. Trafikverket ska enligt tecknat medfinansieringsavtal finansiera 25 procent av kostnaden, dock max 6 miljoner kronor. Resterande del av kostnaden finansieras av Ängelholms kommun.

Kommunen står för framtida drifts- och underhållskostnader för väg och gång- och cykelväg.

Ängelholms kommun bekostar flytt av Skanovas berörda ledningar samt eventuella andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion.

Kommunen kommer att betala ut ersättning till fastighetsägaren för inlösen av mark på fastigheten Råkan 2. Ersättningen avses bestämmas i avtal som tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren.

Den mark som omfattas av användningen T₁ och som ägs av Ängelholms kommun ska förvärvas av Trafikverket. Ett avtal som reglerar omfattning samt ersättning avses tecknas mellan Trafikverket och kommunen.

KOSTNADER FÖR FASTIGHETSBILDNINGÅTGÄRDER

Trafikverket står för de kostnader som uppkommer i samband med de fastighetsbildningsåtgärder som krävs då de förvärvar mark från kommunen.

De kostnader som uppkommer för fastighetsbildning i samband med inlösen av del av fastigheten Råkan 2 bekostas av kommunen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Anna Hagljung, Planenheten. Fastighetsförteckningen har framtagits av Anna Simes, Kart- och mäthenheten. Övriga som varit delaktiga i planarbetet är planchef Helena Östling, planarkitekt Katinka Lovén och mark- och exploateringschef Mårten Nilsson.

Samhälle/Planenheten

Ängelholm den 14 december 2017

.....
Pontus Swahn
Stadsarkitekt

.....
Helena Östling
Planchef

.....
Anna Hagljung
Planarkitekt

Information enligt personuppgiftslagen (PUL)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen ansvarar för denna information. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Kommunstyrelsen, 262 80 Ängelholm.

Dnr: PL 16-0008 KS 2016/298
Detaljplan för
Ängelholm 3:128, 5:1 m fl

Upprättad av Samhälle/
Planenheten
Ängelholms kommun
2017-12-14