



Detaljplan för del av Perstorp 25:1 Perstorps kommun, Skåne län

Utställning

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Plankarta skala 1:1000 med bestämmelser

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Detaljplanen har
Upprättats i juli 2008
Antagits av KF
Vunnit laga kraft

Syfte

Planarbetet syftar till att möjliggöra handel på västra delen av planområdet och att östra delen av planområdet kvarstår som park.

Planprocessen

Planprocessen föreslås göras med normalt planförfarande då detaljplanen föreslås överföra allmän platsmark till kvartersmark och eftersom planområdet ligger mellan två riksintressen.



Foto 1. Planområdet

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara förenlig med kraven i Miljöbalken.

Den aktuella detaljplanens genomförande bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. Därför genomförs inte miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Bakgrund

I mars 2008 visade Netto intresse för att etablera sig inom planområdet. Eftersom detaljplaneområdet i gällande detaljplan har bestämmelsen **Park** begärde stadsarkitekten uppdrag från kommunstyrelsens arbetsutskott att göra ny detaljplan.

2008-04-09 beslöt kommunstyrelsens arbetsutskott

-att uppdra till stadsarkitekten att ta fram ett förslag till detaljplan för framtida handelsändamål vid väg 21 öster om Q8-bensinstation.

Läge och avgränsning

Detaljplaneområdet ligger centralt i Perstorp. Området är ca 1 hektar stort och består av allmän platsmark. Perstorps kommun äger den allmänna platsmarken. I söder gränsar planområdet till RV 21, i väster till lokalgatan Banvallsvägen, i norr till järnvägen och i öster till Köpmansgatan som leder till centrum.



Karta 1 Planområdets läge i Perstorps tätort

Tidigare ställningstagande

Riksintresse

Inga riksintressen finns inom planområdet.

I norr gränsar detaljplaneområdet till riksintresset järnväg och i söder till riksintresset riksväg 21

Gällande plan

För planområdet del av Perstorp 25:1 gäller idag detaljplan för del av Perstorp 25:1 m fl i Perstorp vilken vann laga kraft 2007-01-18. Planområdet har i gällande plan bestämmelserna Park, tunnel och gcm-väg. Syftet med planen var att möjliggöra en miljöprioriterad genomfart väg 21. Tunneln och gcm-vägen är inte längre aktuell.

Trafik

För arbetslokaler är riktvärdena 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och inomhus 40 dB(A)

Beräkningar

Beräkningar av trafikbullernivåer har utförts i positioner för norr-öst och sydfasaderna. Höjden på beräkningspunkten har lagts 2 meter över befintlig markhöjd där marken ligger som högst omkring byggnaden så att beräkningshöjden motsvarar samma höjd relativt varuhallens golvhöjd i markplan. Av denna anledning

kommer beräkningshöjden relativt markhöjden att variera beroende var invid byggnaden beräkningspunkten är lagd.

För norrfasaden i en punkt 6 m från nordösthörnet till byggnaden och på 3,5 m över befintlig markyta (beräkningspunkt + 96,6 m) Kortaste avstånd från mitten på järnvägen är 31,5 m och kortaste avstånd från mitten av Järnvägsgatan är 70,5 m.

För östfasaden i en punkt mitt på fasaden tillbyggnaden på 2,1 m över befintlig markyta (beräkningspunkt +96,6 m.) Kortaste avstånd från mitten på järnvägen är 42 m, kortaste avstånd från mitten av Järnvägsgatan är 77 m och kortaste avstånd från mitten på Helsingborgsvägen (RV. 21) ÄR 37,5 m.

Samtliga beräknade trafikbullernivåer är frifältsvärden, dvs. utan effekten av ljudreflexer från närliggande byggnadsytor, t.ex. den egna fasaden. För tågtrafiken har beräkningarna utförts för fallet högsta tillåtna hastighet för samtliga tågtyper även om persontågen i verkligheten stannar vid järnvägsstationen, allt enligt rekommenderade anvisningar från Banverket.

I beräkningarna har medtagits effekten av en bullervall/plank mot järnvägen, placerad med krönet ca 9 m från järnvägsspårets medelpunkt, krönhöjd 2,9 m över mark

På motsvarande sätt har en bullerdämpande mur mot Rv 21 med krönet liggande 9,5 m från vägmitt medräknats, krönhöjd 1 m över mark.

Trafikdata

Järnvägsgatan

Trafikflöde: 1356 f/ÅMD (ÅDT)

Hastighet: 30 km/h

Andel tung trafik: 5 %

Väglutning: ca 1 %

Helsingborgsvägen (Rv 21)

Trafikflöde: 5383 f/ÅMD (ÅDT)

Hastighet: 50 km/h

Andel tung trafik: 56,5

Väglutning: ca 1 %

Tågtrafik

Godståg

14 styck/dygn med hastighet 100 km/h

Medellängd 500 m vilket ger en total tåglängd/dygn på 7000 m

Maxlängd 650 m

Persontåg (Pågatåg)

38 styck/dygn med hastighet 130 km/h

Medellängd 75 m vilket ger en total tåglängd/dygn på 2850 m

Maxlängd 100 m
 Tjänstetåg (disellok)
 1 styck/dygn med hastighet 130 km/h
 Medellängd 20 m vilket ger en total tåglängd/dygn på 20 m
 Maxlängd 20 m

Resultat av beräkningar

Norrfasad

Vägtrafik från	Järnvägsgatan	Tågtrafik	Totalt
Dygnsekvivalent nivå	38 dB(A)	57 dB(A)	57dB(A)
Maxnivå	57 dB(A)	81 dB(A)	81 dB(A)

Östfasaden

Vägtrafik från	Järnvägsgatan	Rv 21	Tågtrafik	Totalt
Dygnsekvivalent NIVÅ	38 dB(A)	54 dB(A)	53dB(A)	54 dB(A)
Maxnivå	55 dB(A)	64 dB(A)	78dB(A)	78 dB(A)

Sydfasaden

Vägtrafik från	Rv 21	Totalt
Dygnsekvivalent NIVÅ	58 dB(A)	58 dB(A)
Maxnivå	66 dB(A)	66 dB(A)

I och med Nettos etablering beräknas ca 600 fordon per ÅMD SVÄNGA AV FRÅN Rv 21 in på Banvällsvägen. Sker en etablering på fastigheten Ormbunken 12, öster om OK-Q8 macken beräknas ytterligare 500 fordon svänga ner på Banvällsvägen.

Kollektivtrafik

Närmsta busshållplats är belägen ca 120 meter från planområdet. På denna busshållplats stannar ett femtontal bussar på vardagar och ett tiotal bussar på helger.

Planområdet är beläget sydväst om järnvägsstationen. Från järnvägsstationen avgår ett tåg i timmen mot Helsingborg och ett tåg i timmen mot Hässleholm-Kristianstad.

Skyddsavstånd

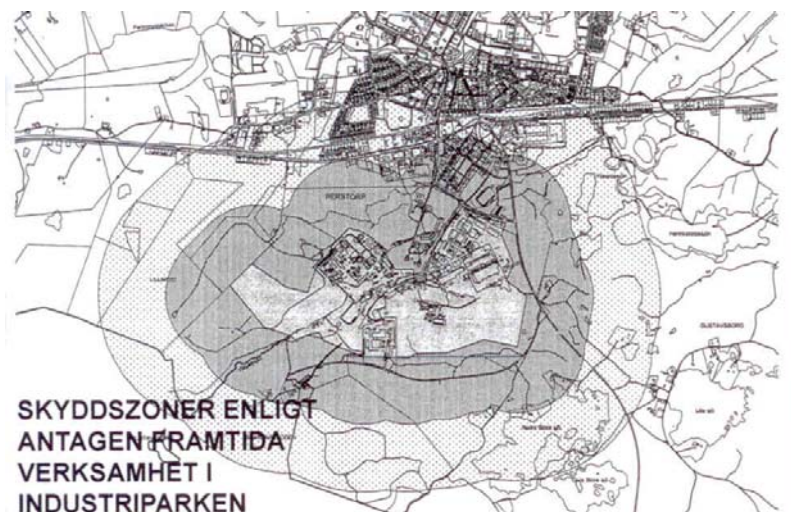
Perstorps industripark är belägen söder om detaljplaneområdet, järnvägen och Rv 21. Behovet av skyddsavstånd varierar mellan de olika verksamheterna inom Industriparken.

Pågående markanvändning i anläggningens närhet kan pågå utan inskränkningar. Vid planering och bygglovsgivning för ny bebyggelse skall skydds-zonen runt verksamheten beaktas.

Enligt Översiktsplan Perstorp 2006 bör följande regler gälla vid nyetablering i Industriparkens närhet

1. Inom ett avstånd av 500 m bör ny bostadsbebyggelse inte medges.
2. Särskilt känsliga verksamheter bör inte förläggas inom ett avstånd av 1000 m

Den föreslagna byggnaden i denna detaljplan ligger nästan 1000 m från Perstorps Industripark. Användningsområdena är handel, genomfart, gc-väg och park.



Perstorps kommun har ett väl fungerande system för varningsmeddelande till allmänheten och en räddningstjänst med specialkompetens och utrustning för olyckor med farligt gods.

I denna detaljplan finns bestämmelsen m_1 som reglerar centralavstängning av ventilation och materialval.

Avståndet från Perstorps Industripark till den föreslagna byggnaden och dess användning bedöms därför som rimligt.

Elektromagnetiska fält

Järnvägen går strax söder om planområdet. Runt järnvägen uppstår elektromagnetiska fält. Fälten är starkast närmast järnvägen och avtar snabbt med avståndet.

Internationella strålskyddskommissionen, ICNIRP (International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection) har publicerat en översikt om kunskapsläget vad gäller hälsoeffekter av magnetfält. De konstaterar att det inte finns något entydigt samband mellan exponering av svaga lågfrekventa magnetfält och någon kronisk sjukdom.

Banverket arbetar efter principen att ny järnväg normalt inte skall anläggas närmare bebyggelse än 25 meter.

I denna detaljplan ligger byggnaden 30 meter från järnvägen. Risken för hög elektromagnetisk strålning får anses försumbar.

Vibrationer

Göteborgs universitet har under senare tid studerat störningseffekter från buller och vibrationer på delar av det svenska bannätet. Av dessa studier framgår att störningsupplevelsorna är betydande i områden som utsätts för kraftiga vibrationer (större än 1 mm/s). När tåg framförs uppkommer i banvallen vibrationer som sprids i omgivningen. Hur höga nivåer och till vilket avstånd vibrationerna fortplantas beror på en mängd faktorer. Godståg är t ex betydligt större vibrationsalstrare, trots relativt låga hastigheter än persontåg. De senare är sällan föremål för klagomål.

Allvarligaste vibrationer uppträder när tunga enhetslastade godståg passerar över lösa jordar (lera).

I fasta jordar (t ex morän) uppträder de dominerande vibrationerna vid vibrationer över 15 Hz, oftast vid 25-30 Hz. Här är vibrationsnivån lägre och spridningen i jorden betydligt mindre, varför problemen också är mindre.

Bestående fysiologiska effekter uppkommer inte till en följd av vibrationer från tågtrafik. Vibrationer kan dock framkalla ökad hjärtverksamhet, snabbare puls och andning och större lungventilation o.s.v.

Vibrationer kan påverka byggnader så att skador uppkommer. Det är dock mycket sällsynt att tåg vibrationer orsakar sprickor eller sättningar på normalt grundlagda byggnader. Där skador konstaterats har byggnader även påverkats av andra faktorer, t ex förändrade grundvattenförhållande och skulle ändå ha skadats även utan vibrationspåverkan.

Den dominerande jordarten i Perstorps kommun är morän.

Den planerade bebyggelsen kommer att ligga 30 m från närmsta järnvägsspår. Bebyggelsen består av ett köpcentrum.

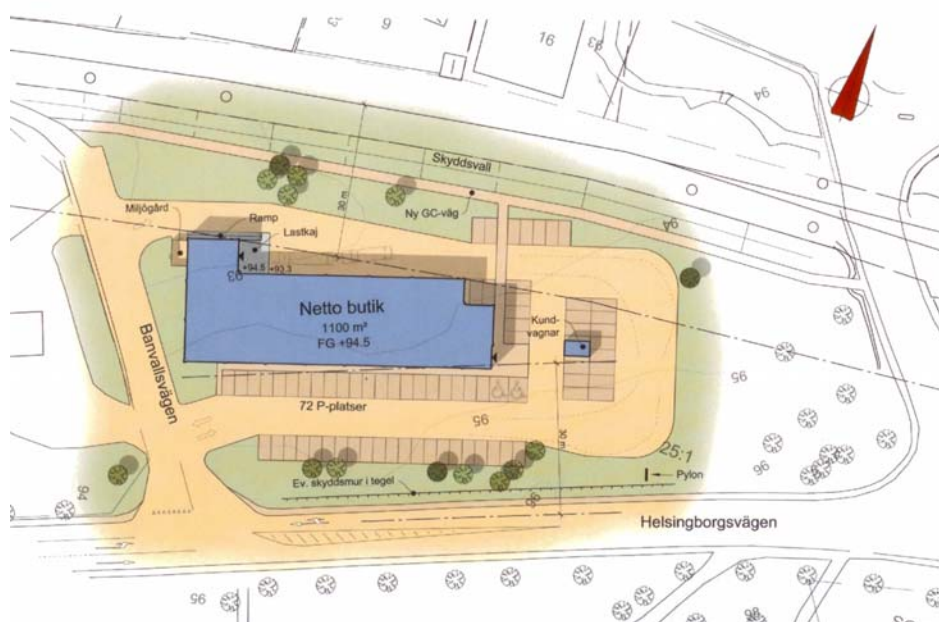
Vibrationer från järnvägen bedöms inte påverka byggnaden eller besökare till byggnaden.

Luftföroreningar

Under hösten 2003 beslöts att en förenklad luftmätning skulle ske i Perstorps tätort. Prognosen utifrån de begränsade mätningar av kvävedioxid, svaveldioxid och bensen som skett i två punkter (centralt i Perstorps tätort samt i villakvarter) pekar på att miljökvalitetsnormen ej kommer att överskridas i Perstorp.

Riskhänsyn

Detaljplaneområdet ligger mellan två farligt gods leder, väg och järnväg. Dessutom ligger en bensinstation i närområdet.



Skyddsavstånd 30 meter från järnväg och 30 meter från Rv 21

Enligt RIKTSAM kan lämplig markanvändning vid avståndet 30-70 meter från transportled med farligt gods vara handel.

Enligt SÄFIS 1997:8 är ett rekommenderat avstånd från A-byggnad till lossningsplatsen för bensin 25 meter. A-byggnaden dvs Netto ligger i detta fallet 30 meter från lossningsplatsen för bensin.

A-byggnad är en byggnad där människor bor samt byggnad i vilken vanligen vistas människor som saknar anledning att känna till förekommande hantering av brandfarliga gaser eller vätskor.

Till detta bör också beaktas att;

I Perstorps kommun finns ett väl fungerande system för varningsmeddelande till allmänheten (VMA) via tyfoner.

I Perstorps kommun har räddningstjänsten specialistkompetens och utrustning att ta hand om olyckor med farligt gods, en av

Statens Räddningsverks regionala depåer med utrustning finns placerad i Perstorp.

Byggnader inom detaljplaneområdet förses med centralt avstängningsbar ventilation.

Byggnad för handel placeras så långt som möjligt från farligt godslederna.

Byggnad för handel utförs i obrännbar material.

Skyddsvall förlängs förbi nyetableringsområdet.

Parkeringsytor förläggs lämpligen i området närmst farligt gods lederna (enligt RIKTSAM 0-30 meter)

Farligt godstransporter

Statistiska centralbyrån (SCB) har på Räddningsverkets uppdrag genomfört en kartläggning av farligt godstransporter i Sverige under september månad 2006. Kartläggningen omfattar transporter i Sverige på väg, järnväg, till sjöss och i luften. Enlig denna kartläggning passerar följande klasser och volymer den tänkta etablerings platsen (siffrorna är inget faktiskt värde utan varierar per dag och månad osv. och ska bara ses som riktvärden).

Järnväg

Farligt gods klass	Antal ton
2.1 (Brandfarliga gaser)	0 – 5200
2.3 (Giftiga gaser)	700 – 1400
3 (Brandfarlig vätska)	0 – 8700
5.1 (Oxiderande ämne)	0 – 2300
6.1 (Giftiga ämnen)	0 – 460
8 (Frätande ämne)	6800 - 10200
9 (Övriga)	0 - 1900

Väg

Farligt gods klass	Antal ton
2.1 (Brandfarliga gaser)	0 – 1800
3 (Brandfarlig vätska)	100 - 16500
4.1 (Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och okänsliggjorda explosivämnen)	0 - 270
6.1 (Giftiga ämnen)	0 - 90
6.2 (Smittförande ämnen)	0 - 140
8 (Frätande ämne)	0 - 11600
9 (Övriga)	0 - 11500

Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (från RIKTSAM)

Rekommendationerna nedan baseras på Länsstyrelsens rapport "Riktlinjer för riskhänssyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM)"

Markanvändning inom riskhanteringsområdet

För att underlätta hanteringen av risker förknippade med farligt godstransporter vid planering kan skyddsavstånd tillämpas. Nedan följer förtydligande av vilken markanvändning som generellt kan anses tillämplig inom riskhanteringsområdet.

Riskreduktionen erhålls endast genom att skyddsavstånden upprätthålls. Detta innebär att skyddsavstånden ska eftersträvas för att nå "god planering". De avser dock endast problem förknippade med farligt gods.

Området 0 - 30 meter

Vad gäller allmän platsmark i en plan bör områden närmast riskkällan, i detta fall transportleden, begränsas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Områden i direkt anslutning till farligtgodsleden bör inte heller exploateras på sådant sätt att ett eventuellt olycksförlopp kan förvärras.

Det minsta fria avstånd som eftersträvas mellan bebyggelse och transportled är 30 meter med följande motivering:

Ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter ger en betydande reduktion av samhällsriskerna.

Vid kortare avstånd än 30 meter överstiger den absoluta individrisknivån 10^{-5} per år i en robust modell med konservativa antaganden, för järnväg är individrisken något lägre.

Individrisknivån ökar hastigt vid minskat skyddsavstånd. Individrisknivån sjunker kraftigt fram till ca. 10 meter för järnväg och ca 20 meter för väg, denna kraftiga sänkning av risknivån avtar därefter.

Modellosäkerheterna för generella beräkningar är stora för korta avstånd.

Exempel på lämplig markanvändning kan vara:

- P-Parkering (ytparkering)
- T-Trafik
- L- Odling
- N-Friluftsområde (t.ex. motionsspår)
- E-Tekniska anläggningar (som ejorsakar skada på avåkande fordon

utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personerna alltid är i vaket tillstånd. Det område där markanvändningen begränsas är området mellan 30-70 meter från transportleden med följande motivering:

Beräkningarna bygger på en begränsad befolkningstäthet vid kortare avstånd än 60 meter. Begränsningarna innanför avståndet 70 meter ger en reduktion i samhällsrisk.

Vid kortare avstånd än 70 meter överstiger den absoluta individrisknivån 10^{-6} per år i en robust modell med konservativa antaganden, för järnväg är individrisken något lägre.

Individrisknivån ökar hastigt med minskat skyddsavstånd. Individrisknivån sjunker kraftigt fram till ca 60 meter för järnväg och ca 70 meter för väg, denna kraftiga sänkning av risknivån avtar därefter.

Den riskreducerande effekten på individrisken av skyddsavstånd för väg i intervallet 30-70 meter är ungefär densamma som i intervallet 70-150 meter. Motsvarande riskreducerande effekt uppnås vid ca 45 meter för järnväg.

Exempel på tillkommande markanvändning kan vara:

- H- Handel (Sällanköpshandel)
- J-Industri
- G-Bilservice
- U- Lager (utan betydande handel)
- E-Tekniska anläggningar (övriga anläggningar)
- P-Parkering

Beräkningsförutsättningarna bygger på en befolkningstäthet på ca 1 person per 1000 kvadratmeter tomt.

Andra lagar och myndigheter kan av andra skäl än hanteringen av farligt gods ställa krav på skyddsavstånd, se bl.a. Väglagen.

Området 70 - 150 meter

Det avstånd vid vilket de flesta typer av markanvändning kan förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Undantaget är sådan markanvändning som innefattar många eller utsatta personer.

Detta "mellanområde" är 70 - 150 meter med följande motivering:

Individrisknivån sjunker kraftigt fram till ca 60 meter för järnväg och ca 70 meter för väg, denna kraftiga sänkning av risknivån avtar därefter. Ökade skyddsavstånd ger endast marginell effekt på risknivån.

Den absoluta individrisknivån, i en robust modell med konservativa antagande, befinner sig ungefär mitt emellan den vid minimiavståndet och den vid utredningsavståndet, dvs. ca 10^{-6} per år för väg, något lägre för järnväg.

Den riskreducerande effekten på individrisken av skyddsavstånd för väg i intervallet mellan 30 – 70 meter är ungefär densamma som i intervallet 70 – 150 meter. Motsvarande riskreducerande effekt uppnås vid ca 65 meter för järnväg.

Exempel på tillkommande markanvändning kan vara:

- B – Bostäder (småhusbebyggelse)
- H – Handel (övrig handel)
- K – Kontor (i ett plan, dock ej hotell)
- U – Lager (även med betydande handel)
- Y – Idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarplats)
- C – Centrum

- R – Kultur

Beräkningsförutsättningarna bygger på en befolkningstäthet på ca 4 personer per 1000 kvadratmeter tomt

Tekniska anläggningar

Vatten, dagvatten och avloppsledningar ligger inom eller i närheten av planområdet.

Förslag till planinnehåll

Inom planområdet föreslås följande användningsområden ; Handel, Park E, transformatorstation och G-CVÄG

Handel

Användningsbestämmelsen H, handel har valts eftersom byggnaden inom detaljplaneområdet skall användas till handel och eftersom fastighetens bredd gör det svårt att ha andra användningsbestämmelser. Detta på grund av skyddsavstånden till farligt gods leder.

I nuläget görs planen för att Netto skall få en möjlighet att etablera sig inom planområdet. Byggnadsvolymen är avgränsad med användningsgräns och beteckningen II med texten "högst två våningar".

Den föreslagna byggnaden i detaljplanen har också bestämmelsen m₁ med texten "Byggnad eller byggnader inom planområdet skall förses med centralt avstängningsbar ventilation. Byggnad eller byggnader utförs i obrännbart material. Intag för ventilation samt entréer skall placeras bort från järnväg. Eventuella fönster skall utföras med samma skydds-brandsäkerhetskrav som fasaden."

G-Cväg föreslås från Köpmansgatan till Banvallsvägen för att den oskyddade trafikanten skall kunna ta sig på ett säkert sätt till Netto.

PARK

Detaljplaneområdets östra del är idag detaljplanelagt som PARK och föreslås även i fortsättningen få bestämmelsen PARK. De fullvuxna träden inom parkområdet får bestämmelsen n₂ med texten "Trädet får inte fällas utan Plan-och miljönämndens medgivande.

I planområdets nordvästra hörn finns planbestämmelsen E, transformatorstation med texten "Inom 5 meter från transformatorstationen får det inte finnas brännbara byggnadsdelar eller brännbart upplag eller förråd"

Övriga bestämmelser.

En 2 m hög skyddsvall föreslås ligga mellan järnvägen och resten av detaljplaneområdet. Marken får bestämmelsen vall 2,0 m med texten "Vallen skall utformas i samråd med Banverket och på ett sådant sätt att vallen ej kan forceras. I vallens östra, västra och södra kant skall ett minst 1.10 m högt staket/plank placeras.

Runt om föreslagna byggnad och parkering föreslås planbestämmelsen n₃. Med texten "Parkområde. Träd skall planteras. Träd får inte placeras närmare allmän väg än 5 m."

5 meter från Rv 21:s väggkant finns bestämmelsen mur 1,0 med texten "Muren skall anordnas till en höjd av en meter över väggkanten. Denna bestämmelse finns för att bilar på parkeringen inte skall blända trafikanter på Rv 21.

Perstorp september 2008

Lena Thore
Stadsarkitekt