



LAGA KRAFT

Dnr SBN 2016/532, KS 2017/279

Laga kraft besked för detaljplan för del av Stiby 1:110 m fl (Gärsnäs station), Simrishamns kommun, Skåne län

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2018-10-25 § 219 att anta detaljplan för del av Stiby 1:110 m fl (Gärsnäs station), Simrishamns kommun, Skåne län.

Länsstyrelsen beslutade 2018-11-07 enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (SFS 2010:900) att inte överpröva kommunens beslut.

Detaljplanen har vunnit laga kraft 2018-11-21.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

*Linda Larsson
Planarkitekt
Plan- och exploateringsenheten*



Gärsnäs 23

Detaljplan för del av Stiby 1:110 m fl, Gärsnäs station i Gärsnäs, Simrishamns kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING



UPPRÄTTAD 2018-10-25

ANTAGANDEHANDLING (STANDARDFÖRFARANDE, PBL 2010:900)

Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2018-10-25 § 219,

Laga kraft 2018-11-21

INLEDNING

Handlingar

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Planbeskrivning, 2018-10-25
- Plankarta med planbestämmelser, 2018-10-25
- Fastighetsförteckning, 2018-10-25
- Behovsbedömning, 2017-04-27
- Samrådsredogörelse, 2017-10-19
- Granskningsutlåtande, 2018-03-01
- Granskningsutlåtande 2, 2018-10-25

Utredningar

Utredningar som har legat till grund för planarbetet:

- PM Trafikbullenberäkning komplettering med Storgatan, Gärsnäs, Tyréns AB, 2018-02-26

Trafikverkets handlingar till järnvägsplan

- Österlenbanan, Gärsnäs, nytt mötesspår inklusive ny plattform, Tyréns AB, 2016-10-18
- Bullerutredning, Österlenbanan, Gärsnäs, nytt mötesspår och ny plattform, Tyréns AB, 2016-07-07
- Naturvärdesinventering i Gärsnäs, Calluna AB, 2016-06-14

Bakgrund

Trafikverket Region Syd upprättar ett förslag till järnvägsplan för Gärsnäs, nytt mötesspår inklusive ny plattform på Österlensbanan i Simrishamns kommun. Järnvägsplanen kommer att innebära ett intrång på allmän platsmark enligt gällande detaljplan. Med anledning av detta inkom Trafikverket Region Syd med en ansökan om planbesked.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2016-06-30 § 105 att bevilja planbesked för förändringar förorsakade av det planerade mötesspåret i Gärsnäs samt att uppdra åt samhällsbyggnadsförvaltningen att prioritera arbetet med detaljplanen.

Efter den första granskningen framkom att befintlig bebyggelse inte klarade kraven för ny bostadsbebyggelse. Då ingen ny bostadsbebyggelse planerades inom planområdet bedömdes det att den enda framkomliga vägen var att dela planområdet i två delar. De delar som ligger söder om Storgatan hanteras i denna del som hanterar utökning av trafikområde norr om nuvarande järnvägsspår, en vändplats för tågersättningsbussar och ny reglering för den befintliga bebyggelsen inom planområdet. Planen har varit ute på en andra granskning.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra Trafikverkets ombyggnad genom att flytta gång- och cykelbana, utöka parkering samt tillskapa vändplats för tågersättningsbussar. Syftet är även att uppdatera detaljplanen efter befintlig bebyggelse och den nuvarande användningen.

Plandata

Planområdet utgörs av cirka 3,4 hektar. Fastigheterna som ingår i planområdet fördelade utifrån ägare på följande sida.

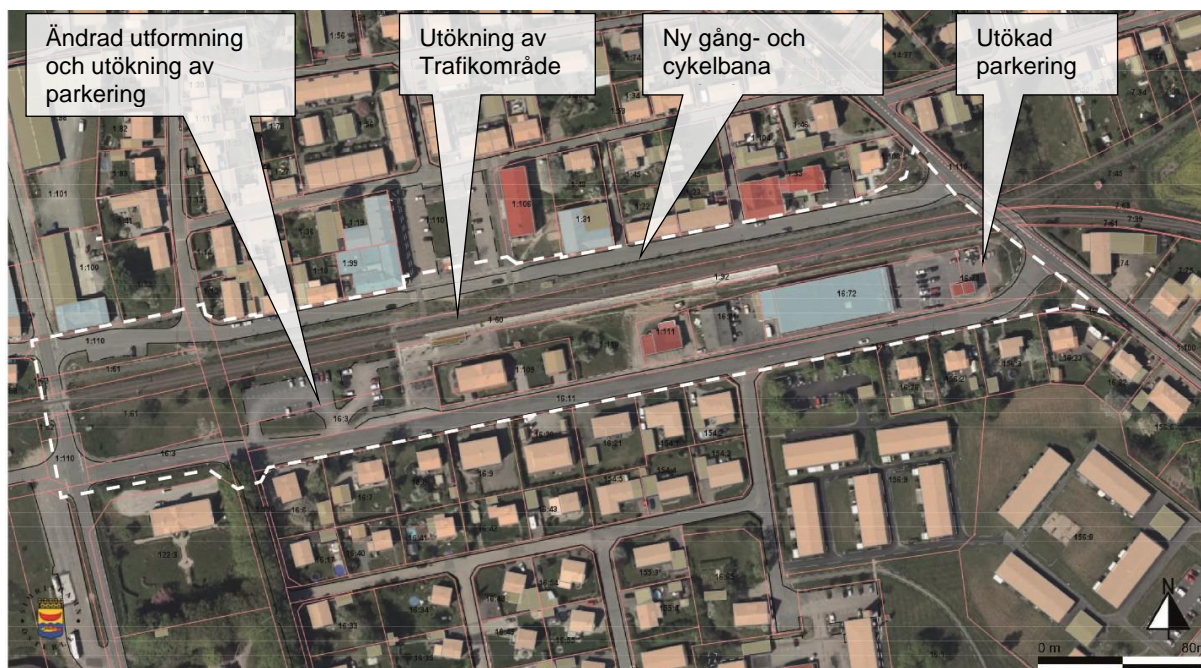
Kommunägda: Stiby 1:61, 1:62, 1:110, 16:3, 16:11

Ägs av Trafikverket: Stiby 1:59, 1:60, 1:92

Ägs av E.on: Stiby 16:73

Privatägda: Stiby 1:109, 1:111, 16:71, 16:72, 122:1, 147:1

Samfälligheter: Stiby s:2, s:3



Planavgränsning och sammanfattning av åtgärder som finns i förslaget till detaljplan. Ungefärlig planområdesgräns visas som en streckad vit linje. Planen avgränsas i väster av Hammenhögsvägen och i öster av Malmövägen (rv 11). I söder och norr avgränsas planen av bostadsområden som inte är påverkade av Trafikverkets järnvägsplan.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Enligt 3 kap i miljöbalken (MB) ska mark- och vattenområden användas för de ändamål de är mest lämpade för, med hänsyn till läge, beskaffenhet och föreliggande behov. Användning som ur allmän synpunkt medför en god hushållning ska ges företräde. Fjärde kapitlet innehåller särskilda bestämmelser som berör vissa områden i landet som utgör riksintresse för natur- och kulturvärden. Det femte kapitlet innehåller föreskrifter om miljö kvalitetsnormer för luft, vatten och miljö. Detaljplanen bedöms vara förenlig med 3, 4 och 5 kapitlet i miljöbalken.

Miljöpåverkan

En behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Samhällsbyggnadsförvaltningen. Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas. I planbeskrivningen beskrivs de kriterier som detaljplanen inverkar på.

Trafikverkets järnvägsprojekt bedöms av Länsstyrelsen i Skåne inte innebära betydande miljöpåverkan. I planläggningsbeskrivningen till järnvägsplanen för mötesspåret beskrivs miljökonsekvenserna. Buller och vibrationer samt naturvärden undersöks även i separata utredningar tillhörande järnvägsplanen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner. I Framtiden - Översiktsplan för Simrishamns kommun, antagen av kommunfullmäktige 2015-11-30 § 216, föreslås att hela järnvägssträckan i kommunen ska bli dubbelspårig. I översiktsplanen föreslås även att de offentliga rummen kopplas samman så att fler mötesplatser och stråk uppstår, med ett centrum vid torget och tågstationsområdet, där pendlarparkering integreras.

Detaljplanen möjliggör för ett dubbelspår genom Gärsnäs och att den offentliga miljön förbättras.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av två gällande detaljplaner: Förslag till stadsplan för Gärsnäs stationssamhälle, fastställd 1964-06-17 samt Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen Järnvägsområdet i Gärsnäs samhälle, fastställd 1982-09-27. Båda detaljplanerna är antagna före Plan- och bygglagen trädde i kraft och genomförandetiden har sedan länge passerat.

Stadsplan för Gärsnäs stationssamhälle, fastställd 1964-06-17

- Stadsplanen reglerar allmän platsmark för gata och torg samt mindre parkytor.
 - I det nya förslaget till detaljplan kommer området för gata att minskas för att rymma perrong med väderskydd. Eftersom järnvägen tidigare har varit dubbelspårig rymmer större delen av åtgärderna inom gällande plan.

Järnvägsområdet i Gärsnäs samhälle, fastställd 1982-09-27

- Ändring av stadsplanen för att minska området för järnvägsändamål, söder om spårområdet och utöka järnvägsområdet till väster om gällande stadsplan. Området söder om spåret ändras till handelsändamål.
 - Det nya förslaget till detaljplan kommer att ersätta denna ändring av stadsplanen i sin helhet när det vinner laga kraft.

Riksintressen

Riksintresse för järnväg och riksintresse för väg (3kap 8 § MB)

Planområdet överlappar ett riksintresse för järnväg, (Ystad)-Simrishamnbanan även kallad Österlenbanan. I öster avgränsas planområdet av Malmövägen (rv 11), som också är av riksintresse. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Övriga beslutsunderlag

Skydd av natur

En naturvärdesinventering har genomförts för järnvägsområdet. Vid inventeringen fann man vääplingblåvinge och alvarveronika. Båda arterna är rödlistade och beroende av den torrängsmiljö som finns vid järnvägens slänter. I planförslaget behålls större delen av grönyrtorna och de äldre träden. Förslaget till detaljplan möjliggör utökad parkering väster om den befintliga pendlarparkeringen. Denna parkeringsyta föreslås vara grusad för att främja de båda skyddade arterna.

Kulturmiljöstråk

Planområdet ingår i det regionala kulturmiljöprogrammet som Länsstyrelsen antog 2006 som en del i kulturmiljöstråket Malmö-Simrishamn järnväg. I stationssamhällena är inte bara stationshusen viktiga, utan även övriga byggnader och anläggningar – järnvägshotell, godsmagasin, uthus, lastkajer, perronger, lokstall, vattenkastare, skyltar, signaler etcetera – har stor betydelse, liksom den öppna plats som anger stationsområde.

Farligt godsled

Malmövägen (rv 11) som är primär transportled för farligt gods angränsar planområdet i öster. Planförslaget innebär inte att nya bostäder eller annan ny bebyggelse tillkommer inom 25 meter från vägen.

Järnvägen kan användas som transportled för farligt gods, men i dagsläget går det inga godståg på sträckan.

Riktlinjer för beaktande av översvämningsrisk vid fysisk planering

Ökade havsnivåer bedöms inte påverka planområdet eftersom det ligger i inlandet och cirka 50 meter över havsnivå. I översiktsplan för Simrishamns kommun föreslås att våtmark/naturområde tillskapas i Gärsnäs för att minska risken för att jämna ut höga vattenflöden samtidigt som utemiljön blir mer attraktiv.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Mark och vegetation

Inom planområdet består marken till stor del av hårdgjord yta och privata fastigheter. Spårområdet och grönområdet i planområdets västra del finns en lågväxt flora med torrängskaraktär. Parallellt med spårområdet finns planterade trädrader, varav de träd som finns söder om spåret är äldre. En asfalterad pendlarparkering för cirka 40 bilar finns i planområdets sydvästra del och i sydöst finns en kundparkering till en matvarubutik.

Bebyggelse

Inom planområdet består bebyggelsen av verksamheter söder om järnvägen. Det är det gamla stationshuset som verkar användas som bostad, ett räddningsvärn, en matvaruaffär och en äldre transformatorstation.

Gator och trafik

Planområdet angörs från Malmövägen (rv 11) i öster och Mauritz Ols väg (väg 1554) i väster. Järnvägsspåret har öst-västlig riktning genom planområdet, och även biltrafiken matas i denna riktning genom området.

Det finns en gång- och cykelväg norr om järnvägen med parallell riktning. Biltrafiken i området är måttlig, men längs med Järnvägsgatan är hastigheten ofta hög på grund av dess utformning, rak och bred. Vilket gör att Järnvägsgatan till skillnad från övriga gator i planområdet upplevs som otrygg.

Kollektivtrafik

Pågatågen trafikerar Gärsnäs station (som ligger centralt i planområdet). Regionalbuss passerar öster om planområdet (på Malmövägen).

Geologi

Geotekniska förhållanden

Jordartskartan skala 1:25 000 visar att området utgörs i huvudsak av lerig morän. Berggrundskartan 1:1 000 000 visar att området ligger inom ett område med kalksten, lerskiffer och sandsten med en bergartslinje med Diabas. Enligt Översiktsplan för Simrishamns kommun är delar av Gärsnäs utdikad våtmark.

Radon

Då jordarten i planområdet utgörs av lerig morän som har en begränsad genomsläpplighet för transport av jordluft, bedöms risken för markradon inte överskrida normalrisk för radon. Om inga radonmätningar genomförs bör ny byggnation inom området uppföras radonskyddande.

Verksamheter

Inom planområdet finns olika verksamheter, se rubrik Bebyggelse.

I planområdets närhet finns industriverksamhet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. I området finns utbyggda vatten- och avloppsledningar.

Kommunen har idag ingen dagvattenpolicy eller strategi för dagvatten. Som följd av klimatförändringarna förväntas ökning av kraftiga regn. Dessa antas i sin tur påverka dagvattenavrinningen och avlopps nätet negativt. Inom ramen för detaljplanearbetet har dagvattenhanteringen studerats, se rubrik Tekniska frågor på sidan 15.

Genom område T₁ och T₂ på plankartan löper VA-ledningar. Dessa säkras med u-område i planen, se nedan under Detaljplanens utformning och innehåll.

Hälsa och säkerhet

Miljötillstånd

Det finns inga verksamheter med miljötillstånd inom planområdet. Tillstånd inom Trafikverkets järnvägsområde hanteras av Trafikverket.

Risker

Transport av farligt gods

Risken för en olycka på en transportled för farligt gods beror framförallt på transportflödet, vägens/järnvägens utformning och hastighet. Risken för avåkning är större ju högre hastighet

vägen har. Hastigheten på Malmövägen (rv 11) förbi planområdet är 40 km/h. Trafikverket har uppskattat mängden tung trafik till 350 ÅDT.

I RIKTSAM (2007) rekommenderas ett bebyggelsefritt avstånd 30 meter från järnvägen och 25 meter från väg som är primär transportled för farligt gods.

Förorenad mark

Det finns inga kända föroreningar inom planområdet.

Buller

Buller från tågtrafik och trafikbuller från Hammenhögsvägen, Storgatan, Malmövägen och Järnvägsgatan

Trafikverket och Naturvårdsverket har gemensamt tagit fram riktvärden för buller och vibrationer från spårtrafik. Dessa redovisas i rapporten "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik – riktlinjer och tillämpning" (Dnr: S02-4235/SA60, daterad 2006-02-01). Vid ombyggnad av järnvägen i Gärsnäs med ett nytt mötesspår tillämpas riktvärde för väsentlig ombyggnad, se tabell nedan.

Riktvärden för planeringsfallet väsentlig ombyggnad av bana vid bebyggelse	Ekvivalent ljudnivå (vardagsmedeldygn)	Maximal ljudnivå, (Fast)
Permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler		
Utomhus, uteplats	55 dBA ¹⁾²⁾	70 dBA ¹⁾²⁾
Utomhus, bostadsområdet i övrigt	60 dBA ³⁾	-
Inomhus	30 dBA ⁶⁾	45 dBA ^{3) 6)}
Undervisnings- och arbetslokaler		
Undervisningslokaler, inomhus	-	45 dBA ⁴⁾
Arbetslokaler, inomhus	-	60 dBA ⁵⁾

1) Värdena avser frifältsvärden eller till frifältsvärden korrigerade värden.

2) Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme.

3) Avser utrymme för sömn och vila (sovrums) under tidsperioden 22 – 06 samt övriga bostadsrum (ej hall, förråd och wc). Får överskridas 5 gånger per natt (klockan 22 – 06)

4) Avser nivå under lektionstid

5) Avser arbetslokaler för tyst verksamhet

6) En "vanlig" fasad dämpar ljudet från spårtrafik med ca 30 dBA.

En bullerutredning, daterad 2016-10-08, har genomförts för järnvägsplan för Gärsnäs, nytt mötesspår inklusive ny plattform. Denna har kompletterats med en bullerberäkning för Storgatan som bygger på en trafikmätning i februari 2018.

I bilderna på följande sida visas valda beräkningspunkter Bp 1- Bp 9. Beräkningar har gjorts för bottenvåning och ovanvåning. I beräkningarna har även tagits hänsyn till buller från växlar.



Beräkningspunkt Bp 1-3 och Bp 7-8, i den västra delen.



Beräkningspunkt Bp 4-6 och Bp 9, i den östra delen.

Beräknade bullernivåer för järnvägen för nuläget och efter ombyggnad (utan några bullerskyddsåtgärder), värden som överstiger riktvärdet utomhus är markerat med röd färg.

Beräkningspunkt	Nuläge Leq/Lmax		Efter ombyggnad Leq/Lmax	
	Bottenvåning	Ovanvåning	Bottenvåning	Ovanvåning
Bp 1	46/74	46/74	48/77	49/78
Bp 2	44/71	45/72	46/74	47/75
Bp 3	43/67	43/68	44/70	45/71
Bp 4	42/66	42/67	44/69	45/70
Bp 5	44/73	45/74	45/77	46/78
Bp 6	46/74	46/74	48/78	48/79
Bp 7	41/65	41/64	42/66	42/66
Bp 8	36/60	36/60	37/63	37/63
Bp 9	36/60	36/60	36/60	36/60
Bp 10	51/80	51/80	51/80	51/80
Bp 11	47/73	47/73	47/73	47/73
Bp 12	46/71	46/71	46/71	46/71
Bp 13	50/79	50/79	50/79	50/79

Enligt beräkningarna bedöms vissa fastigheter behöva skyddsåtgärder för att innehålla riktvärden utomhus vid fasad och inomhus. En fastighetsinventering har utförts under maj

månad 2016 för att klarlägga de faktiska förhållandena på plats. Fastighetsinventeringen omfattar mätning av glastjocklek, avstånd mellan fönsterglas, typ av fönster, ventiler i ytterväggar, lokalisering av uteplats, bedömning av väggkonstruktion och fotodokumentation.

Fastighetsinventering har genomförts med följande inriktning:

- Fastigheter som beräknas få en tågbullernivå över något av riktvärdena utomhus vid fasad mot järnvägen ska utredas för att klarlägga de faktiska förhållande på plats samt om det finns behov av bullerskyddsåtgärder.
- Fastigheter ska kontrolleras med avseende på beräknat överskridande av maximal trafikbullernivå utomhus på uteplats Lmax 70 dBA. Med en normal fasaddämpning på 30 dBA kan antas att riktvärdet för maximal inomhusnivå från tågtrafiken Lmax 45 dBA uppfylls för samtliga fastigheter som har upp till Lmax 75 dBA.

Resultat och förslag på åtgärder för att klara nivåer för uteplatser redovisas i tabell nedan. Bullernivåer markerade med röd färg överskrider riktvärdet och åtgärder krävs. Ej redovisade fastigheter uppfyller bullergränser för uteplatser.

Fastighet	Vån	Tågbuller, dBA			Vägtrafikbuller, dBA			Tåg+väg	Uteplats	Kommentar
		Leq	Lmax	Lmax	Leq	Lmax	Lmax			
		Utomhus UTB fasad mot järnväg år 2030							Åtgärd	
		Vid fasad		Uteplats			Uteplats			
		Leq	Lmax	Lmax	Leq	Lmax	Lmax	Leq		
Stiby 1:32	1	48	77	77				48	Ja	Avskärmning för 7 dBA bullerminskning Ca 5-8 meter skärm med höjden 1,5 meter
Stiby 1:15	1	48	77	77				48	Ja	Avskärmning för 7 dBA bullerminskning Ca 5-8 meter skärm med höjden 1,5 meter
Stiby 1:108	1	48	78	78	57	77		58	Ja	Avskärmning för 7 dBA bullerminskning Ca 5-8 meter skärm med höjden 1,5 meter
Stiby 7:74	1	50	79	69	53	73		55	Nej	Inglasat uterum finns
Stiby 7:19	1	46	71		59	77		59	Nej	Inglasat uterum finns
Stiby 1:88	1	51	80	80	51	76	76	54	Ja	Avskärmning motsvarande 10 dBA minskning krävs, motsvarar hel inglasning

Inventeringens resultat visar att följande bostäder inte klarar bullerriktvärdena inomhus men att de skulle göra det med tätningstlistor eller nya bullerdämpande fönster:

Stiby 1:15
Stiby 1:17

Stiby 1:18
Stiby 1:22

Stiby 1:23
Stiby 1:32

Stiby 1:99
Stiby 1:108

För de berörda fastigheterna har en sammanvägning av dygnsekvivalent bullernivå för tåg- och vägtrafik genomförts. Detta ger en bild av den totala trafikbullernivån. För maximalnivån gäller att det fordonsslag som orsakar högst nivå är avgörande för den slutliga maximalnivån. Trafikverket kommer att genomföra åtgärder för att gällande riktvärden ska kunna uppnås. Åtgärderna har godkänts i järnvägsplanen. Järnvägsplanen är tillstyrkt av Länsstyrelsen och är fastställd av Trafikverket. Fastställelsebeslutet är daterat 2017-05-08.

Planerad byggstart är för Trafikverkets projektet 2020 och för kommunens ombyggnad av Storgatan 2019.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Ortsnamnet Gärsnäs har medeltida anor men den äldre bosättningen låg sydväst om stationssamhället. Om fornlämningar påträffas under schaktningsarbeten måste byggnadsarbetet omedelbart avbrytas och anmälan om fyndet göras till Länsstyrelsen i Skåne (2 kap KML).

Historik

Gärsnäs var från början ett stationssamhälle. Den första bebyggelsen växte fram runt järnvägsstationen som anlades i slutet av 1800-talet. Saftstationen var en viktig del av samhället, en filial till sockerbruket i Köpingebro. Orten är typisk för de skånska stationssamhällena och är som helhet en värdefull kulturmiljö.

DETALJPLANENS UTFORMNING OCH INNEHÅLL

Områdets gestaltning och disposition

Föreslagna åtgärder

Planförslaget innefattar huvudsakligen:

- Utökat trafikområde för järnväg samt avsätta område till vändslinga för ersättningsbuss.
- Möjlighet att utökad parkering vid järnvägsstationen och matvarubutiken
- Utformningsbestämmelser för bevarande av bebyggelse
- Fastställa allmän platsmark (park och gata) inom planområdet

Användningen av mark

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Gata (GATA)

Med gata avses område för såväl fordonstrafik och gång- och cykel.

Park (PARK)

Med park avses här en grönyta med viss skötsel. Inom området får planteringar anläggas.

Kvartersmark

Transformatorstation (E₁)

Område markerat med E₁ är avsett för transformatorstation. Utrymningsvägar och tillfart med tunga fordon finns säkrad genom placeringen av E-område.

Detaljhandel (H)

Område markerat med H är avsett för detaljhandel. Inom bestämmelsen ryms livsmedelshandling och även service som exempelvis post, skomakeri, bank eller restaurang.

Järnväg (T₁)

Område markerat med T₁ är avsett för järnvägstrafik.

Stationsområde (T₂)

Område markerat med T₂ är avsett för stationsområde. Inom området ryms exempelvis pendlarparkering (bil och cykel), utrymme för ersättningstrafik, väderskydd och andra funktioner kopplat till kollektivtrafik och service för resenärer.

Räddningstjänst och verksamheter (Z)

Nuvarande användning är räddningssvårn. Området är även lämpligt för verksamheter som avses med bestämmelsen Z. Med verksamheter avses olika former av service, lager, tillverkning i liten skala, försäljning. Nuvarande användning för som räddningssvårn ryms inom bestämmelsen.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Utformning av allmän plats

parkering Parkering får anordnas inom användningsområdet.

grönyta Området är avsett att utgöra grönyta och ska inte hårdgöras i sin helhet.

Mark och vegetation

infiltr₁ Markytan ska möjliggöra infiltration. Parkering kan anordnas på grusyta, armerat gräs eller annat genomsläppligt material. Detta är för att främja platsens flora.

dagvatten Dagvattenmagasin får finnas. Ytan ska kunna magasinera och infiltrera dagvatten vid ovanligt höga flöden.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Bebyggandets omfattning

e₁ Högsta utnyttjandegrad i bruttoarea (BTA) per fastighetsarea är 40 %. BTA är arean av yttermåtten på marken gånger antalet hela våningsplan plus area för avvikande våningsplans yttermått. Fastighetsarean är fastighetens area.

e₂ Största byggnadsarea är 40 % av fastighetsarean. Byggnadsarea är arean av byggnadens ytterkanter på mark. Fastighetsarean är fastighetens area.

:: :: Byggnad får inte uppföras inom prickmark.

I, II Högsta våningsantal är inom planområdet en eller två våningar.

Utformning

- f₁ Ny bebyggelse ska anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller byggnaders höjd och takform. Syftet med bestämmelsen är att bevara den småskaliga bebyggelse som karaktäriserar Gärsnäs stationssamhälle.

Varsamhet

- k₁ Listverk och andra fasaddekorationer på stationshuset ska bibehållas till sin ursprungliga omfattning och utformning och får inte förenklas.
- k₂ Stationshusets karaktärsdrag vad gäller tidstypiska detaljer för skånska stationshus från sent 1800-tal ska bibehållas.

Skydd mot störningar

- m₁ Inom 5 meter från transformatorstation får inte brännbart upplag uppföras. Syftet med planbestämmelsen är att lyfta fram risken med brännbara upplag i närheten av transformatorstationen.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

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

Markreservat

- u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.
- z₁ Markreservat för allmännyttig körtrafik. Mauritz Ols väg (väg 1554) korsar järnvägen och en säker korsning för bil-, cykel- och gångtrafik ska finnas inom området för egenskapsbestämmelsen.

KONSEKVENSER

Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen, så att en hållbar utveckling främjas. Detaljplaner ska miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, upprättas, om man vid behovsbedömningen kommer fram till att genomförandet av planen kan leda till en betydande miljöpåverkan.

Vid den behovsbedömning som utförts har ställningstagandet gjorts att det inte krävs någon MKB för detaljplanen. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att Trafikverkets järnvägsplan för mötesspår i Gärsnäs inte innebär någon betydande miljöpåverkan och att det därför inte krävs någon MKB.

Miljö kvalitetsnormer

Enligt 2 kap § 10 plan- och bygglagen ska gällande miljö kvalitetsnormer i 5 kap miljöbalken följas i planläggningen.

Luftföroreningar

Regeringen har fastställt riktlinjer för utomhusluft (luftkvalitetsförordningen 2010:477), normerna är huvudsakligen baserade på krav i EU-direktiv. Miljö kvalitetsnormerna för

utomhusluft gäller för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), arsenik, kadmium, nickel, bensen(a)pyren och ozon. Inga mätningar av luftföroreningar har gjorts i Simrishamns kommun. Planens genomförande bedöms inte medföra att nivåerna inom planområdet förändras.

Vatten

Närmaste vattenrecipient är Tommarpsån som ligger ca 1,5 kilometer öster om planområdet.

Dagvattnet inom planområdet föreslås avledas genom befintliga dagvattenledningar. Ett par grönytor avsätts i planen för fördröjning, rening och delvis för lokalt omhändertagande genom infiltration.

Buller och vibrationer

Buller från tågtrafik

Trafikverket avser genomföra bullersänkande åtgärder för de bostäder där riktvärden för buller överskrids. Även bostädernas uteplatser kommer behöva bullerskyddas eller placeras på en bullerdämpad sida.

Trafikbuller

Planförslaget innebär inte ökade bullernivåer från vägtrafiken.

Riksintressen

Planområdet överlappar ett riksintresse för järnväg, (Ystad)-Simrishamnbanan även kallad Österlenbanan. I öster avgränsas planområdet av Malmövägen (rv 11), som också är av riksintresse. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Det nya detaljplaneförslaget försvårar inte för tillkomsten eller nyttjandet av de två berörda riksintressena.

Natur

Biologisk mångfald, djurliv och växtliv

Hänsyn ska visas befintliga träd söder om järnvägsområdet, samt alvarveronikan i anslutning till järnvägen, vid planläggning, projektering och exploatering.

Kulturmiljö

Kulturmiljö, bebyggelse och fornlämningar

Planområdet ingår i det regionala kulturmiljöprogrammet som Länsstyrelsen antog 2006 som en del i kulturmiljöstråket Malmö-Simrishamn järnväg. I stationsområdena är inte bara stationshusen viktiga, utan även övriga byggnader och anläggningar – järnvägshotell, godsmagasin, uthus, lastkajer, perronger, lokstall, vattenkastare, skyltar, signaler etcetera – har stor betydelse, liksom den öppna plats som anger stationsområde.

Genom att förbättra för järnvägstrafiken bedöms planen att ha positiva konsekvenser för kulturmiljön, då den framförallt är beroende av att människor kan bo och/eller verka på orten. Det gamla stationshuset skyddas med varsamhetsbestämmelser i detaljplanen.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Sociala konsekvenser

Tillgänglighet

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn tagits till tillgänglighetsaspekter. Höjdskillnaderna i området bedöms inte påverka områdets möjlighet att utformas tillgänglighetsanpassat.

Trygghet & säkerhet

Idag finns en obebakad plattformsovergång. I och med projektet ersätts denna av en plattformsovergång med bommar vilket ökar säkerheten. Det sätts även upp spärrstaket mellan spåren vilket minskar risken för obehörigt spårbehandling.

Den separata gång- och cykelbana som finns inom planområdet idag kommer att ersättas med ny gång- och cykelväg på Storgatans norra sida, längs med befintliga byggnader utan planområdet.

Risker

Gärsnäs är ett gammalt stationssamhälle och flera av bostäderna längs Storgatan befinner sig närmare järnvägen än 30 meter. Det förekommer idag ingen godstrafik på järnvägen och det finns inga planer på att det ska ske. Ett mötesspår bedöms inte påverka risken för befintliga byggnader.

Barnperspektivet

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Planförslaget innebär att allmänna ytor med gatumark och parkmark säkerställs.

Konsekvenser för fastighetsägare

Detaljplanen kommer att få konsekvenser för fastighetsindelningen. Detta beskrivs på s 16-18 under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor*.

Konsekvenser för boende

Som tidigare nämnt kommer bullernivåerna att öka för boende närmast spåret. Trafikverket har i sin bullerutredning föreslagit åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna. Förutom åtgärder för att minska inomhusbuller avser trafikverket att uppföra bullerskärm och inglasade uteplatser för de mest utsatta fastigheterna.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen avses ta upp för antagande under fjärde kvartalet 2018, planen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (SFS:2010:900).

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

Markägoförhållande

Simrishamns kommun är markägare till fastigheterna Stiby 1:61, 1:62, 1:110, 16:3, 16:11 och Trafikverket är ägare till Stiby 1:59, 1:60, 1:92. Övriga fastigheter ägs av privata företag eller privatpersoner. Två samfälligheter, Stiby s:2 och s:3 berörs av planförslaget.

Ansvarsfördelning

Simrishamns kommun ansvarar för iordningsställande av allmän platsmark. Fastighetsägare ansvarar för iordningsställande av kvarterensmarken inom sin fastighet.

Avtal

Avtal behöver upprättas mellan Trafikverket och Simrishamns kommun för att reglera ansvar, marköverlåtelse och ekonomiska frågor. Se även rubriken *Fastighetsreglering*.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp, dagvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. I området finns utbyggda vatten- och avloppsledningar.

Inom järnvägsområdet förekommer problem med dagvattenavledning. Vid flera tillfällen har ytorna och intilliggande fastighet där Gärsnäs räddningsvärn finns översvämmats. Dagvattenavledningen hanteras i samband med ombyggnad av väg och utbyggnad av parkeringsytor. I de fall där det inte är möjligt att omhänderta dagvattnet lokalt ska dagvattnet kopplas till det kommunala dagvattenledningsnätet. PARK-områden vid räddningsvärn och stationen avsätts för att kunna buffra och infiltrera ytvatten vid kraftiga skyfall.

Trafikverket planerar för en ny dräneringsledning längs hela den järnvägssträcka som ska byggas om. Dräneringsledningen planeras till största delen mellan befintligt och nytt spår. Längst i väst och öst ligger dräneringsledningen norr om nytt spår. För att kunna ansluta dräneringsledningen med självfall samt för att undvika att planerad dräneringsledning förläggs under uppmätt grundvattennivå krävs tre anslutningar till det befintliga dagvattennätet.

Övriga ledningar

Exploatör som förorsakar kostnader för flytt av ledning med avtalsservitut eller ledningsrätt eller nyanläggning av ledning inom detaljplanen ska stå för samtliga kostnader för arbetet.

Inom planområdet finns ledningar för bredband, el, tele, vatten och avlopp. Det är byggherrens/exploatörens ansvar att försäkra sig om att inga ledningar kommer till skada under arbetet. I samband med planens genomförande ska ledningsägare kontaktas i god tid, förslagsvis i samband med att projekteringen påbörjas, för vidare utredning om vilka kabelanläggningar som berörs och för att säkerställa driften av dessa under och efter genomförandet av planen.



Karta över Skanovas har kabelanläggningar i området, streckmarkerat=ej lägesinmätt, heldragen linje=lägesinmätt.

u-områden

Inom planområdet finns u-områden där marken ska kunna vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Det finns också underjordiska ledningar inom allmän platsmark. Innan markarbete påbörjas ska byggherren säkerställa att inga ledningar kommer till skada.

Ekonomiska frågor

Plankostnad

Plankostnaden för upprättande av ny detaljplan bekostas av Trafikverket och Simrishamns kommun.

Mark

Avtal behöver upprättas mellan Trafikverket och Simrishamns kommun för att reglera ansvar, marköverlåtelse och ekonomiska frågor.

Lantmäteriförrättning

Respektive fastighetsägare står för initiering av och kostnad för fastighetsbildning.

Exploateringskostnader

Ägare/tomträttshavare till respektive fastighet svarar för exploateringskostnaderna för genomförande och iordningställande i enlighet med planförslaget.

Fastighetsrättsliga frågor

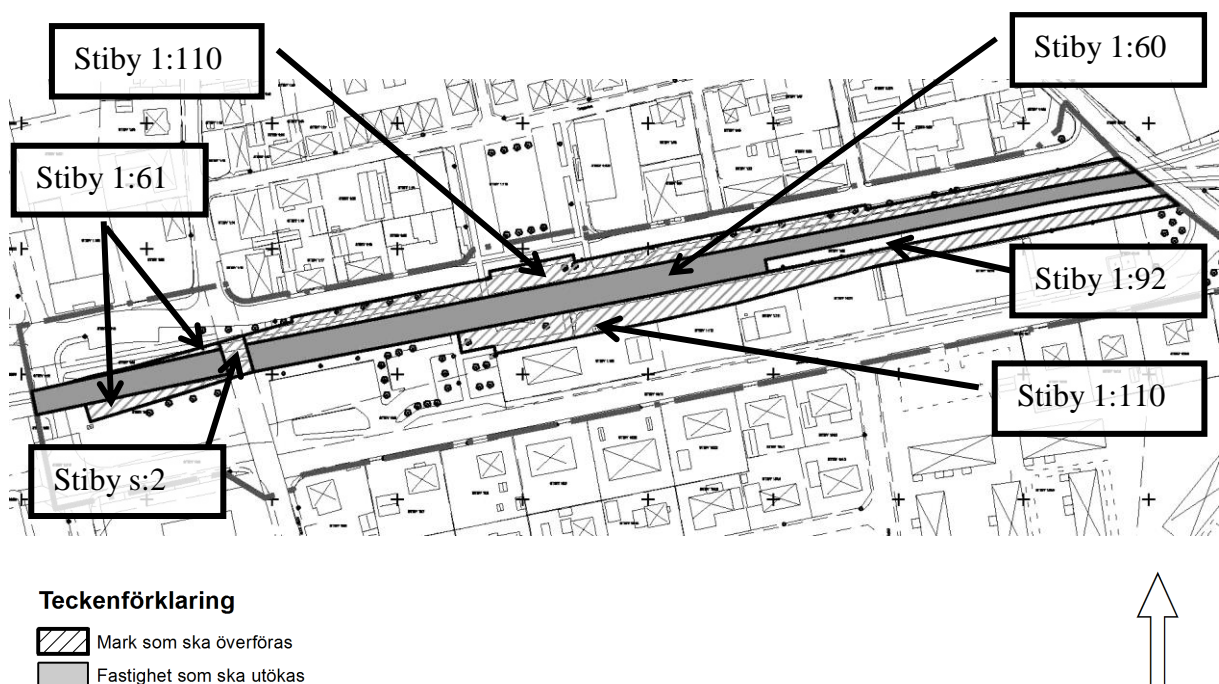
Ledningsrätt

Ledningsägare ansvarar för att ansöka om ledningsrätt och ansvarar för att avtal tas fram med markägare och exploatör om flytt eller nyanläggande av ledning.

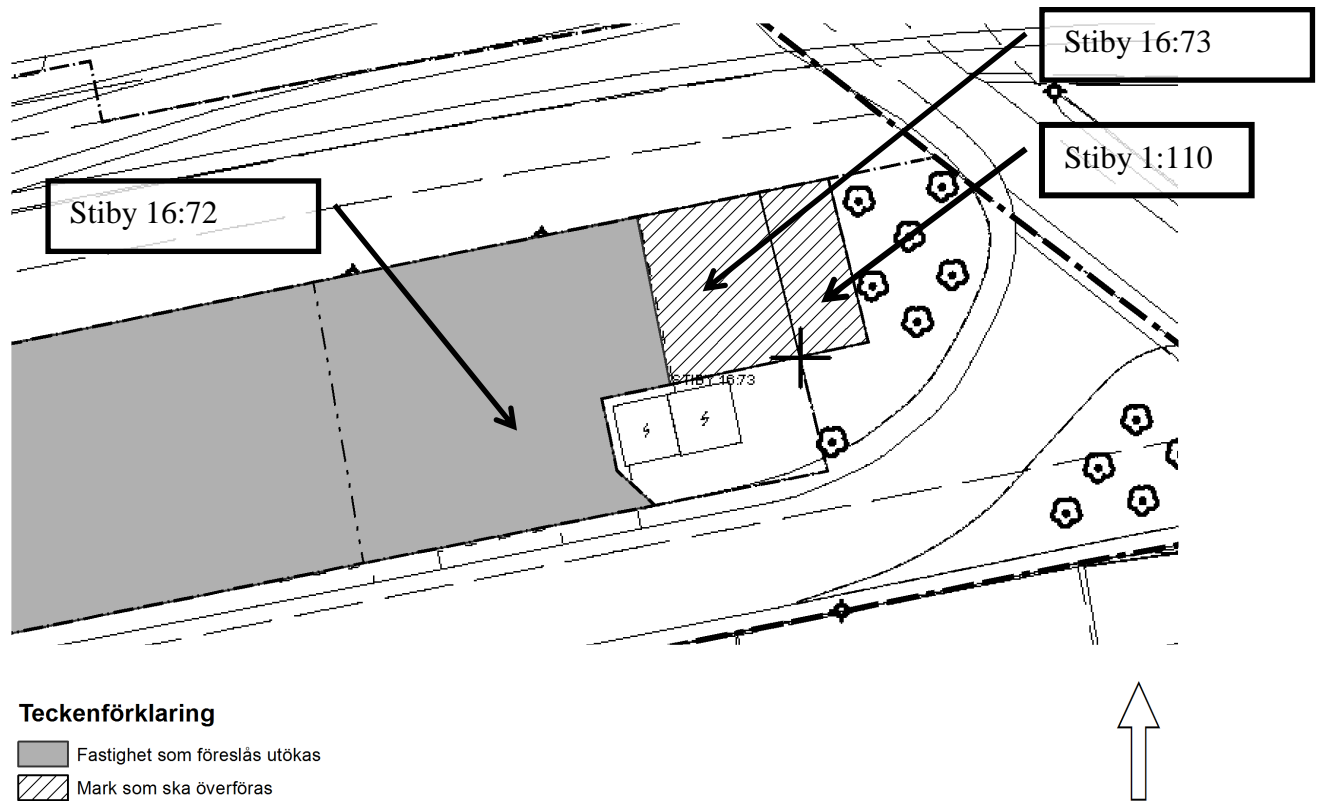
Fastighetsreglering

Kartorna nedan och på följande sida visar avsedda områden.

- Detaljplaneområdet T₁ ska ägas av Trafikverket. Mark från Stiby 1:110 och Stiby 1:61 behöver därför överföras till Stiby 1:60, i samband med detta kan även Stiby 1:92 överföras till Stiby 1:60. (Karta 1)
- Inom detaljplaneområdet finns del av Stiby s:2, som är en vägsamfällighet. Järnvägskorsningen har sedan länge flyttats västerut och Stiby s:2 fyller ingen funktion i det avseendet. Den del av Stiby s:2 som är belägen inom T₁ området föreslås överföras till Stiby 1:60. (Karta 1)
- Handelsområdet utökas i detaljplanen och mark ska överföras för detta. Mark från Stiby 16:73 och Stiby 1:110 ska överföras till Stiby 16:72. (Karta 2)



Karta 1: utökning av fastigheten Stiby 1:60 i enlighet med Trafikverkets förslag.



Karta 2: Utökning av Stiby 16:72 enligt överenskommelse mellan fastighetsägare.

MEDVERKANDE

Planbeskrivning för samråd och granskning har tagits fram av Anna Sara Bergkvist, planarkitekt Metria AB, på uppdrag av Simrishamns kommun. Linda Larsson, planarkitekt Simrishamns kommun, har handlagt ärendet och reviderat handlingen inför granskning 2 och antagande. Därutöver har följande tjänstemän på Samhällsbyggnadsförvaltningen deltagit i planarbetet: lantmätteriingenjör Mikael Ferngård, trafikingenjör Henrik Alvé, planerings- och exploateringsingenjör Malin Alm, VA-ingenjör Magnus Mårtensson, enhetschef för bygglov och MBK Henrik Olsson.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Linda Larsson
Planarkitekt