



ÖDÅKRA BYAFÖRENING
c/o NARVELL, RONNY THOMAS
BOX 13
260 35 ÖDÅKRA

Inför beslut om antagande av detaljplan

Stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte den 7 december 2017 förslaget till detaljplan för del av fastigheten Ödåkra 1:80 med flera samt ändring av stadsplan (1283K-11418), Ödåkra, Helsingborgs stad, och har skickat det vidare till kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Eftersom du under planprocessen har lämnat synpunkter på planförslaget får du här ett utdrag ur stadsbyggnadsnämndens protokoll och granskningsutlåtandet.

I granskningsutlåtandet kan du se:

hur vi har tagit hänsyn till dina synpunkter
vilka ändringar vi gjort i planhandlingarna
vilka synpunkter som vi inte har tillgodosett
vilka som har rätt att överklaga.

Det är meningen att kommunfullmäktige ska ta upp planförslaget för beslut om antagande den 23 januari 2018. Om planförslaget antas får du som sakägare ett brev om beslutet tillsammans med en beskrivning av hur du ska göra om du vill överklaga det.

Med vänlig hälsning
Stadsbyggnadsförvaltningen, genom


Lena Gottschalk
plantekniker



Närvarolista

Beslutande

Ledamöter Christian Orsing (M), Ordförande
Thomas Rödin (MP), 1:e vice ordförande
Ali Shibl (S), 2:e vice ordförande
Marie Weibull Kornias (M)
Mats Werne (L)
Bengt Persson (C)
Henrik Thott (KD)
Stanislav Augustin (S)
Åsa Holmqvist (S)
Bengt Olsson (S)
Bengt Lindahl (SD)
Per Stenberg (SD)

Tjänstgörande ersättare Linnea Rosenqvist (M)

Övriga närvarande

Ersättare Tommy Munkberg (M)
Mette Bryngemark (MP)
Maria Ward (S)
Joacim Petersson (V)

Tjänstemän Kristina Magnusson, stadsbyggnadsdirektör
Björn Bensdorp Redestam, planchef
Ann-Charlotte Wedelsbäck, avdelningschef bygglov och lantmäteri
Göran Hagsund, bygglovsarkitekt
Magnus Lindskog, förvaltningsjurist
Dick Johansson, chef stadsmiljö
Per Lindqvist, chef drift o underhåll
Thomas Lundgren, administrativ chef
Adam Andersson, kanslichef
Marie Holmqvist, projektchef
Linda Skoglund, enhetschef

Övriga



Plats och tid

Stadsbyggnadshuset, Järnvägsgatan 22, klockan 16:30 -

Beslutande

Se närvarolista på sida 2

Övriga närvarande

Se närvarolista på sida 2


Plats och tid för justering

Stadsbyggnadsförvaltningen den 7 december 2017, §§ 380, 384, 385, 386, 387 och 396,
omedelbar justering


Paragrafer

§§ 380, 384, 385, 386, 387, 396

Underskrifter


Christian Orsing (M), ordförande


Adam Andersson, sekreterare


Bengt Olsson (S), justerande



§ 385

Dnr 00387/2015

Detaljplan för del av fastigheten Ödåkra 1:80 med flera, Väst kustbanan samt ändring av stadsplan (1283-11418), Ödåkra, Helsingborgs stad

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet möjliggöra för en utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår samt att möjliggöra för nya planskilda korsningar mellan järnvägstrafik och övriga trafikslag. Syftet inkluderar förändring av plattformarnas läge och utsträckning, bullerskydd och anläggningar i anslutning till järnvägen. Gällande stadsplan (1283K-11418) ändras genom att område för allmänt ändamål i anslutning till järnvägen upphävs.

Detaljplanen är en direkt följd av upprättandet av järnvägsplan för Väst kustbanan mellan Ängelholm och Romares väg i Helsingborg. Dubbelspåret ger möjlighet att köra fler tåg än idag och med kortare restider på Väst kustbanan. Den lokala pendlingen på Väst kustbanan i framtiden kan stärkas, vilket även stärker möjligheterna till en utveckling av Ödåkra som stationsort.

Ordförandens förslag

Ordförande instämmer i förvaltningens bedömning.
Ordförandens förslag till stadsbyggnadsnämnden är

att tillstyrka rubricerad detaljplan, upprättad den 8 september 2017, redaktionellt ändrad den 20 november 2017,

att förklara paragrafen omedelbart justerad samt

att översända rubricerad detaljplan till kommunfullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att tillstyrka rubricerad detaljplan, upprättad den 8 september 2017, redaktionellt ändrad den 20 november 2017,

att förklara paragrafen omedelbart justerad samt

att översända rubricerad detaljplan till kommunfullmäktige för antagande.

Beslutet ska skickas till

Kommunfullmäktige
Detaljplan

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Detaljplan för del av fastigheten

Ödåkra 1:80 med flera, Västkostbanan

Samt ändring av stadsplan (1283K-11418), Ödåkra,
Helsingborgs stad

Granskningsutlåtande

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet möjliggöra för en utbyggnad av Västkostbanan till dubbelspår samt att möjliggöra för nya planskilda korsningar mellan järnvägstrafik och övriga trafikslag. Syftet inkluderar förändring av plattformarnas läge och utsträckning, bullerskydd och anläggningar i anslutning till järnvägen. Gällande stadsplan (1283K-11418) ändras genom att område för allmänt ändamål i anslutning till järnvägen upphävs.

Granskning

Detaljplanen har varit utställd för att granskas under tiden 11 september 2017- 11 oktober 2017 samt remitterats till berörda myndigheter, nämnder med flera. Stadsbyggnadsnämnden beslutade om att ge planchefen delegation att besluta om granskning den 24 augusti 2017.

Länsstyrelsen och lantmäterimyndigheten har under granskningen yttrat sig över detaljplanen.

Kända sakägare och hyresgästorganisationen har fått brev om granskningen. Granskningen annonserades i Helsingborgs dagblad den 6 och 10 september 2017 och på stadens hemsida. Under granskningstiden har nio skrivelser kommit från allmänheten.

Yttranden

Utan synpunkter på förslaget

Följande har inget att invända mot planförslaget:

- Kommunstyrelsen, 5 oktober 2017
- Naturskyddsföreningen, 11 oktober 2017
- Regionala utvecklingsnämnden, Region Skåne, 6 oktober 2017
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 4 oktober 2017

Myndigheter och statliga verk

Länsstyrelsen, 11 oktober 2017

Länsstyrelsen framför följande.

Planteknik

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att plankartan är svårläst och att planbestämmelserna t1 och t2 saknas på vissa ställen i plankartan. Inför antagandet behöver kartan kompletteras för ökad läsbarhet och säkerställa att detaljplan och järnvägsplan överensstämmer med varandra avseende planskilda passager.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att det saknas underlag för hantering av dagvatten och extrem nederbörd för de ytor som ligger utanför järnvägsplanens område, såsom allmän platsmark för torg. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av dagvatten- och översvämningshanteringen inom dessa ytor. Även dessa ytors påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten bör beskrivas. Det bör även tydligt framgå om området ligger inom verksamhetsområde för dagvatten eller inte.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att nödvändiga restriktioner, uppförande av skydd eller skyddsavstånd för parkeringsytor, parkplanteringar eller avstånd mellan järnväg och andra vägar bör säkerställas i plankartan.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har uppmärksammat att t1 och t2 fallit bort på vissa ställen och korrigerat detta redan under samrådet.

Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om att Ödåkra ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. En kort beskrivning om att lokal fördröjning på plats eftersträvas samt en bedömning av påverkan MKN vatten har lagts till.

Stadsbyggnadsförvaltningen har valt att inte reglera skyddsavstånd till järnvägen i detaljplanen då dessa berör allmän plats där kommunen har rådighet och därmed kan styra placering. Vid befintlig bebyggelse hanteras frågan av järnvägsplanen.

Lantmäteriet, 6 oktober 2017

Lantmäteriet framför att de uppmärksammat att ledningarnas placering inte har klarlagts och att en dialog pågår med ledningsägarna och trafikverket inom järnvägsprojektet. I detaljplanen har inga u-områden lagts ut.

I övrigt har lantmäterimyndigheten ingen erinran.

Kommentar: Lantmäterimyndighetens konstaterande är korrekt och lokalisering av ledningsrätter/säkerställande av ledningar kommer att behöva lösas på annat vis än genom u-område. I nuläget finns ingen information om vilka ledningar som behöver flyttas samt hur dessa ska flyttas och

därför är det inte möjligt att lägga ut u-områden i detaljplanen. Trafikverket ansvarar för dialogen med ledningsägarna eftersom den förs inom ramen för järnvägsprojektet.

Trafikverket, 10 oktober 2017

Trafikverket framför att planbestämmelserna t1 och t2 inte finns på alla ställen där de behövs och noterar även att stadsbyggnadsförvaltningen redan uppmärksammat detta. Trafikverket noterar även att gång- och cykelbanan i kartblad 5 behöver justeras i sin sträckning då den är i konflikt med ett teknikhus som planeras i järnvägsplanen.

Trafikverket anser att parkering ska anläggas minst 15 meter från närmsta spårmitt och att ett längre avstånd eller någon form av skydd kan behövas vid högtrafikerade banor om tågen bromsar in vid den aktuella platsen. Körytan inom parkeringsområdet kan anläggas 10 meter från spårmitt. Eventuella parkeringshus och parkeringsdäck har ett generellt avstånd om minst 30 meter från järnvägen. Trafikverket vill att planbeskrivningen ska kompletteras med att trafikverkets riktlinjer måste följas vid anläggande i järnvägens närhet.

För avstånd mellan järnväg och väg samt gång- och cykelväg hänvisar trafikverket till att TDOK 2014:0555 – BVS 1586.20 ska följas.

Trafikverket påtalar att gatuplanteringarna i kartblad 2 och parkytorna i kartblad 3 kan komma i konflikt med elsäkerheten om träd och buskar planteras på ett sätt så att de skymmer sikten eller riskerar att orsaka lövhalka. Växternas fulla potentiella storlek och utbredningen behöver alltid tas hänsyn till för att undvika framtida problem. Trafikverket hänvisar till principskiss i "Transportsystemet i samhällsplaneringen" och att denna ska efterlevas i planläggning och utformning av området.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har efter granskningen korrigerat de bestämmelser som hade fallit bort i granskningsförslaget och justerat sträckningen av gång- och cykelvägen.

Parkeringarnas placering är i dagsläget inte fastställd. Stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter att det kommer att ske i dialog med trafikverket i det fortsatta arbetet med stationsmiljön. Planbeskrivningen har inte kompletteras med att trafikverkets riktlinjer måste följas enligt yttrandet.

Eftersom trafikverket inte framför att dokumentet inte efterlevs i någon del av detaljplanen förutsätter stadsbyggnadsförvaltningen att planförslaget inte är i konflikt med föreslagen järnvägsplan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har lång erfarenhet av problematiken av vegetation alltför nära järnväg och kommer av driftsskäl eftersträva att denna typ av konflikter inte ska riskera att uppstå. Var vegetation inte får finnas är inte lämpligt att reglera i detaljplan då det i första hand är en fråga om drift av ytorna.

Nämnder och kommunala bolag

Kulturnämnden, 27 oktober 2017

Kulturnämnden framför att de inte har någon erinran mot planen. De framför även att de anser att det är en försämring att detaljplanen inte längre omfattar varsamhetsbestämmelser för boställshuset som har ett stort kulturvärde. Dubbelspårsutbyggnaden kommer medföra negativa konsekvenser för kulturmiljön och det är därför viktigt att ta hänsyn till platsens kulturvärden både i gestaltning av stationsmiljön och spårområdet samt att i möjligaste mån bibehålla kopplingarna mellan bebyggelsen på spårets båda sidor.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i Kulturnämndens yttrande och beklagar att boställshuset behövde utgå ur detaljplanen av plantekniska skäl.

Miljönämnden, 31 oktober 2017

Miljönämnden framför att de stödjer syftet med planen och lämnar följande synpunkter:

- Att det kan finnas fler bostäder som behöver bullerdämpande åtgärder än vad som redovisats av trafikverket exempelvis på grund av att olika fasadtyper dämpar buller olika effektivt. Nämnden efterlyser en beskrivning från trafikverket om hur detta kommer att hanteras samt beskrivning av uppföljande åtgärder samt uppmanar trafikverket att ha en generös inställning till bullerdämpande fasadåtgärder.
- Åtgärder kan behövas för förskolan på Lappsparven 6 både för att klara bullervärden inne och på skolgården.
- Miljönämnden efterfrågar planbestämmelse om att bullerskärmarna ska vara bullerabsorberande samt påtalar vikten av att vissa partier är genomsiktliga.
- En närmare redovisning om hur förslaget kommer att påverka närliggande bostäder utmed Fleningevägen och Centralgatan ur bullersynpunkt efterfrågas. Bostäderna som redovisats i järnvägsplanens MKB når vid scenario 2040 maxnivåer på 76-80 dBA som är en betydande ökning från idag. Miljönämnden anser att bullerskyddsåtgärder för fastigheter utanför planområdet som påverkas av högre trafikvolym till följd av Centrumkopplingen behöver hanteras inom planprocessen.
- Miljönämnden vill att detaljplanen kompletteras med bestämmelse om att vibrationer i närliggande bostäder inte får överstiga 0,4 mm/s och att det bör eftersträvas att de inte överskrider 0,3 mm/s. Nämnden förordar att banan byggs upp på ett sätt som minimerar risken för vibrationer.
- Miljönämnden påpekar att det inte framgår på hur många fastigheter magnetfältsvärdet 0,4 mikrotesla riskerar att överskridas. Nämnden förordar att trafikverket så långt det är ekonomiskt skäligt gör åtgärder som sänker nivån under den nämnda och även överväger inlösen som alternativ.
- Järnvägens utbyggnad påverkar omgivande naturmiljöer. Nämnden skriver att trafikverket ansvarar för balansering i samråd med Helsingborgs stad och att den vill understryka vikten av att balanseringen av förlorade naturvärden sker enligt Helsingborgs metodik för balansering.
- En av de föreslagna åtgärderna för att balansera biotoper är dagvattendammar. En sådan är lokaliserad intill Horsarydsvägen norr om Ödåkra. Det framgår inte i vilken mån marken är tillgänglig för ändamålet och eftersom det är en kompensation anser nämnden att det vore lämpligt att möjliggöra för dammen inom ramen för planprocessen. Nämnden ser stor samordningspotential i fråga om utformning av dagvattendammar och balansering av biotoper.
- Föroreningsituationen behöver utredas innan schaktningsarbetena påbörjas och kartläggas oavsett om massorna ska användas inom fastigheten eller transporteras iväg. Om schaktmassor ska användas i bullervallar ska det anmälas till miljönämnden tillsammans med bullerutredning som pekar på behovet av vallen och provtagningsprotokoll på de massor som ska användas. Avfall från rivning av järnväg måste hanteras korrekt.

- Miljönämnden understryker vikten av att ett kontrollprogram upprättas för övervakning av eventuell påverkan på Ödåkravattensförenings vattentäkt och att det sker i samråd med vattenföreningen.
- Miljönämnden vill understryka vikten av att nya väderskyddade och säkra cykelparkeringar anläggs som ersättning för de som försvinner vid stationen. Nämnden är medveten om att utformning av ytor för cykelparkering inte regleras genom detaljplanen men vill uppmärksamma frågan.

Kommentar: Nedan besvaras i punktvis ordning enligt ovan.

- *Frågan ägs av trafikverket.*
- *Frågan ägs av trafikverket.*
- *Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att en sådan bestämmelse är olämplig då olika typer av lösningar kan behövas och behöver utformas i dialog med staden. Utformningen av skärmarna hanteras bäst senare i processen och i dialog mellan trafikverket och staden.*
- *Bullerberäkningar vid fysisk planering utgår i normalfallet från ekvivalenta värden. Bullerberäkningarna visar på att de bostäder som beräknats klarar värdena för nybyggnation enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader med marginal även enligt beräknat scenario för 2040 med genomförda bullerskyddsåtgärder på järnvägen. Då huvuddelen av trafiken passerar denna punkt är det en bra referenspunkt för både Centralgatan och Fleningevägen som vardera bör ha lägre volymer än den framtida korsningspunkten Centrumkopplingen – Fleningevägen – Centralgatan. Som helhet kan stadsbyggnadsförvaltningen konstatera att bullerskydden längs järnvägen innebär att fastigheterna som miljönämnden syftar på istället kommer att få sänkta ekvivalenta bullervärden från väg- och spårtrafik år 2040 (enligt järnvägsplanens MKB) jämfört med stadens kartläggning med 2016 års ekvivalentvärden.*
- *Vibrationer regleras i annan lagstiftning och har utretts i järnvägsplanen. De kan inte regleras i detaljplan. Konstruktion av bankroppen hanteras av trafikverket i genomförandet.*
- *Avseende magnetfältsvärden hänvisas till trafikverket.*
- *Balansering hanteras inom arbetet med järnvägsplanen.*
- *Dagvattendammen strax norr om Ödåkra ligger på mark som ägs av staden och kan anläggas utan planstöd. Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det finns ett behov av att planlägga dammen. Anläggandet och utformningen av dagvattendammarna hanteras inte i detaljplanen utan i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens genomförande.*
- *Frågorna hanteras i genomförandet av järnvägsplanen.*
- *Upprättande av eventuella kontrollprogram hanteras i genomförandet av järnvägsplanen.*
- *Nya cykelparkeringar är en del i genomförandet av den nya stationen och finns med i både järnvägsplanens utredningar och i arbetet med gestaltning och genomförande av stationen.*

Ledningsägare

Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp (NSVA), 11 oktober 2017

NSVA framför att det bör finnas u-områden i detaljplan för de ledningar de har inom områden som kommer att ägas av trafikverket.

NSVA har ledningar som korsar planområdet. Åtgärder för att skydda eller ersätta befintliga ledningar ska följa NSVAs riktlinjer och förslag tas fram i samråd med och ska godkännas av NSVA. Även bullerskydd och förändrade marknivåer riskerar att påverka befintliga VA-ledningar.

Dagvatten ska enligt detaljplanen fördröjas i dagvattenmagasin utanför planområdet innan det leds vidare till recipienten. NSVA har tidigare efterfrågat en dagvattenutredning för området där det ska framgå hur avvattningsplanerna ska se ut. I dagsläget kan det inte garanteras att det kommunala ledningssystemet kommer att klara framtida flöden för dagvatten.

För dagvatten, som avses avledas till kommunala dagvattenledningar, är grundkravet att fördröjning ska ske med en fördröjningsvolym på minst 600m³/ha (reducerad area). Fördröjningskrav bör stå i planbestämmelserna på plankartan.

Kommentar: Det har inte varit möjligt för stadsbyggnadsförvaltningen att fastställa var u-områdena behöver placeras eftersom den diskussionen inte har avslutats mellan trafikverket och ledningsägarna inom ramarna för järnvägsplanen. Ledningar får därmed säkerställas på annat sätt än med u-område i detaljplan.

Åtgärder på eller ersättande av befintliga ledningar är en fråga för trafikverket.

Dagvatten har utretts inom ramarna för järnvägsplanen och detaljplanen stödjer sig i dessa utredningar.

Fördröjningskrav kan inte regleras med planbestämmelse i plankartan enligt NSVAs önskemål eftersom lagstöd för sådan reglering saknas.

Sakägare, boende med flera

Fastigheten Bergån 6, 10 oktober 2017

Fastighetsägarna framför i skrivelse att de på grund av den nya centrumkopplingen efterfrågar åtgärder för att hålla ner hastigheten i närheten av deras fastighet och om flödet leds via Fleningevägen/Frostgatan eller via Centralgatan till Björkavägen. Om huvudflödet leds via Fleningevägen/Frostgatan kommer det förenklas för tung trafik och planeras några åtgärder för att minska buller och utsläpp?

Fastighetsägarna undrar hur säkerheten för boende, cyklister och gående åtgärdas längs huvudflödet.

De framhåller även vikten av att genomfartstrafiken genom Ödåkra minskas genom att ansluta Marknadsvägen antingen till Allerumsvägen eller till väg 111 samt att det finns ett behov av att minska andelen tung trafik som genar genom Ödåkra.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen förespråkar i dagsläget att anslutningen av centrumkopplingen till Fleningevägen och Centralgatan sker med en rondell. Avsikten är att trafiken i

första hand leds via Centralgatan till Björkavägen som är dimensionerad för större trafikmängder än Fleningevägen/Frostgatan.

Åtgärder för att säkerställa oskyddade trafikanters säkerhet kan komma att bli aktuella både inom och utanför planområdet på i första hand Centralgatan men sekundärt även på andra gator i samhället om behovet identifieras.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det i nuläget inte är lämpligt att ansluta Marknadsvägen till väg 111. Att genom en anslutning till Allerumsvägen leda trafiken utanför Ödåkra till Väla förväntas öka trafikmängderna genom Allerum – Hjälmskult vilket stadsbyggnadsförvaltningen vill undvika. Frågan hanteras dock inte inom ramen för detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningens avsikt är att den nya centrumkopplingen genom Ödåkra utformas och ansluts till befintligt gatunät på ett sådant sätt att det inte upplevs som en genväg. Andra åtgärder kan komma att bli aktuella vid ett senare tillfälle.

Fastigheten Björka 2:4, 9 oktober 2017

Fastighetsägarna skriver i yttrandet att de anser att föreslagen väg genom deras fastighet innebär en betydande störning från ökad bil- och lastbilstrafik i omedelbar närhet till deras bostad och arbetsplats. De framför att de redan idag har en utsatt situation med järnvägsspåren mycket nära och att det kommer att förvärras med dubbelspår.

Man framhåller att även övriga boende i närheten kommer att drabbas med föreslagen sträckning och att byggtiden kommer att innebära stora störningar.

Befintliga naturvärden kommer att förstöras och området vägen dras igenom har planterats med stor omsorg och fastighetsägarens planer är att utnyttja detta för naturtomter.

Fastighetsägarna anser att intrånget innebär ett betydande ekonomiskt avbräck samt att det leder till ökad trafik genom Ödåkra.

Fastighetsägarna förespråkar istället att vägen läggs i Marknadsvägens förlängning enligt alternativ 1 i stadens utredning från 2001. Denna sträckning berör ingen befintlig bostadsbebyggelse och leder till minskad trafik genom Ödåkra eftersom den ansluter till Allerumsvägen.

Fastighetsägarna har därutöver bilagt sitt yttrande från samrådet, en skiss på en tomtindelning på den aktuella fastigheten som även inkommit som planansökan, ett utdrag från samrådsredogörelsen till den fördjupade översiktsplanen för Ödåkra från 1997 samt en kartbild från en av stadens utredningar kring ny anslutning över/under järnvägen från 2001.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen vill avseende valet av sträckningen hänvisa till det svar som framfördes till fastighetsägaren i samrådsredogörelsen. I stora drag kan det sammanfattas med att sträckningen som valts bedöms som mer fördelaktig ur ett samhällsperspektiv. Utredningen 2001 gjordes med helt andra förutsättningar där befintliga plankorsningar i Ödåkra var kvar och fastighetsägarna till Björka 2:4 körde många tunga transporter genom samhället till sin dåvarande verksamhet på grannfastigheten. Utredningen förordade inget av de alternativ som då presenterades.

Fastighetsägarna kommer att ersättas för det ekonomiska avbräck som intrånget innebär enligt de lagar och regler som är tillämplbara i sammanhanget.

Den skrivelse som fastighetsägarna hänvisar till från 1997 tillhör samrådsredogörelsen för den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Ödåkra. FÖPen är inte aktualitetsförklarad och som sådan

inte längre ett underlag i stadens planering. De slutsatser som drogs då är i många fall inte längre aktuella eftersom förutsättningarna förändrats de senaste 20 åren.

Fastigheten Lappuglan 4, 10 oktober 2017

Fastighetsägaren skriver att de upplever besvärande vibrationer och skakningar när tågen passerar sedan ca 2-3 år och misstänker fel på spåren. Hen undrar hur det kommer att upplevas när spåren kommer 6 meter närmre fastigheten. Fastighetsägaren förväntar sig att åtgärder på huset och bullerskydd inte kommer att hjälpa mot vibrationerna.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har vidareförmedlat yttrandet till trafikverket som ansvarar för järnvägen och dess utbyggnad.

Fastigheten Lärkfalken 13, 3 oktober 2017

Fastighetsägarna citerar sitt samrådsyttrande och har i det strukit de synpunkter man anser vara tillgodosedda samt lagt till sina synpunkter på granskningsförslaget. Här återges de tillkommande synpunkterna på förslaget.

Fastighetsägarna förutsätter att det inte sker någon tillfart till byggområdet via Tujagatan på grund av gatubreddens och att befintlig asfalt inte är dimensionerad för det. De framför även att de förutsätter att de ska kunna leva normalt under byggtiden med tillfart till fastigheten, sophantering och annan service som fungerar normalt. Att obehag från exempelvis rivning av grannfastigheter minimeras och att det sker utanför sommarperioden då de vistas ute. Man vill att exempelvis damning och buller minimeras samt att det säkerställs att det inte uppstår sprickbildning och liknande på fastigheten under byggtiden.

Fastighetsägarna är oroliga att en eventuell grundvattensänkning kan komma att påverka det 100-åriga trädet de har på fastigheten.

Fastighetsägarna bestrider att de genom att de får en hörntomt ska behöva snöröja den sida som vetter mot den nya gatan. De vill även att kommunen anlägger ett insynsskydd mot den nya gatan och att det utformas i samråd med fastighetsägarna.

Kommentar: Exakt hur och när genomförandet sker hanteras utan i den fortsatta projekteringen av framförallt järnvägsplanen. I järnvägsplanen återfinns diverse riktlinjer för hur genomförandet ska gå till. De tillfälliga störningar som utbyggnaden utgör regleras även enligt Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:15. Skador på fastigheten och liknande hanteras enligt Jordabalken 3 kap. 3§.

Det träd som finns på fastigheten ser onekligen ut att vara gammalt. Hur en grundvattensänkning påverkar enskilda träd är inte utrett utan klarläggs i det framtida arbetet med tillstånd för vattenverksamhet.

Ansvar för snöröjning kan inte hanteras i detaljplan. I praktiken förväntas inte gatukanten att gå hela vägen fram till fastighetsgräns utan att det blir någon typ av byta exempelvis i form av en gräsyta mellan gata och Lärkfalken 13. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att staden inte kommer uppföra ett insynsskydd. Bedömningen kan komma att förändras vid genomförandet av planen exempelvis beroende på utfallet av rivningen av Lärkfalken 14.

Fastigheten Voxnan 4, 10 oktober 2017

Fastighetsägaren skriver att hen motsätter sig en flytt av järnvägsöverfarten i Ödåkra och att flytten kommer att belasta Fleningevägen hårdare än idag och att det redan finns behov av sänkt hastighetsgräns och hinder på just Fleningevägen. Fastighetsägaren framför även att tunneln

under järnvägen riskerar att översvämmas på grund av att det befintliga dagvattensystemet i Ödåkra inte är dimensionerat för detta vilket i sin tur kan medföra att bostadshus översvämmas.

Kommentar: Järnvägspassagen kan inte vara kvar i nuvarande läge vid en utbyggnad till dubbelspår eftersom det inte är lämpligt med plankorsningar av säkerhetsskäl. Stadsbyggnadsförvaltningens avsikt är att genom gestaltning och utformning av korsningspunkten mellan centrumkopplingen - Fleningevägen – Centralgatan leda tillbaka trafiken till Björkavägen. Vid en förändring av belastningen på Fleningevägen eventuellt kan det i framtiden bli aktuellt med ytterligare åtgärder.

Vatten från passagen under järnvägen leds till ett nytt dagvattenmagasin norr om Ödåkra och ska inte belasta det befintliga Va-nätet på orten.

Fastigheten Ödåkra 1:251, 12 oktober 2017

Fastighetsägaren skriver att hen både bor och bedriver verksamhet på sin fastighet. De oroar sig för att byggprocessen kan innebära negativ påverkan på företagets omsättning och lönsamhet och därmed på deras egen ekonomi. Man vill därför förbehålla sig rätten till kompensation för eventuell ekonomisk skada som minskad tillgänglighet kan orsaka.

De framför att en av gårdens ursprungliga grindstolpar finns kvar i närheten av kiosken och att den andra grindstolpen står på deras gårdsplan. Fastighetsägarna vill att stenen bevaras och om den behöver flyttas att de får ta hand om den. Kan stenen stå kvar vill de att den förses med någon typ av information exempelvis med en plakett som förklarar varför stenen står där den står.

Fastighetsägaren framför att man vid tidigare byggprojekt i Ödåkra och på Väla sett konsekvenser på bäcken som rinner genom fastigheten. Flödena är tidvis höga och stenbankar och bron utsätts för erosion där genomloppen för 20 år sedan även klarade av högre flöden.

Fastighetsägaren skriver att byggande brukar skapa högre flöden och att det därför kan behövas åtgärder för att undvika stopp i bäcken. Ansvar att rensa undan exempelvis skräp, byggmateriel, grenar och stockar får tas av staden och trafikverket. Fastigheten har tidigare översvämmats med nivåer ca 2 meter över normalnivå och bostadshuset som ligger högre har haft vatten i källaren på grund av trycket från bäcken.

Kommentar: Frågan om kompensation hanteras av trafikverket i genomförandeskedet.

Vi tror att grindstolpen kommer att kunna stå kvar på sin plats och stadsbyggnadsförvaltningen tycker att det är en god idé att förse grindstolpen med information om varför den står där den står. Behöver stolpen avlägsnas är vår ståndpunkt att grindstolpen bör överlämnas till ägarna av Ödåkra 1:251.

Påverkan på bäcken till följd av byggarbetet har bedömts i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Faktisk påverkan hanteras vid genomförandet och ska förhålla sig till gällande bestämmelser och lagstiftning. Miljöförvaltningen utgör tillsynsmyndighet.

Narvells AB, 12 oktober 2017

Företaget framför att de bedriver verksamhet på Bäckarps gård (Ödåkra 1:251) och att de är rädda att deras verksamhet kommer att påverkas av begränsad tillgänglighet med negativ påverkan på antalet kundbesök. Företaget har även tunga transporter som behöver kunna ta sig fram till gården för lastning och lossning. Man vill därför förbehålla sig rätten till kompensation

för eventuell ekonomisk skada som minskad tillgänglighet kan orsaka inklusive extra kostnader för information och marknadsföring om att verksamheten finns kvar på platsen.

Kommentar: Avseende påverkan på verksamheten under byggtiden hänvisas till trafikverket.

Ödåkra byaförening, 11 oktober 2017

Föreningen efterfrågar att Helsingborgs trend- och omvärldsanalys de kommande åren behöver innefatta hur dubbelspåret genom Ödåkra påverkar de som lever och bor i samhället.

Föreningen anser att det är viktigt att de hänsynsåtgärder som föreslås i MKB genomförs för samhället och dess invånare.

Man tycker att staden och trafikverket bör undersöka och presentera hur det ska fungera att leva i Ödåkra fram till, under och efter att projektet genomförts. Men även att staden och trafikverket behöver vara beredda att lösa in fastigheter utan dröjsmål så att ingen blir sittande med en för tillfället osäljbar fastighet. Man framför även att det behöver vara möjligt att få sin fastighet inlöst när planen innebär sådant obehag att man inte kan leva drägligt på platsen och att de fastigheter som på något sätt blir påverkade ska erhålla ersättning både för direkta värdeminskningar, indirekta skador och merkostnader vid försäljning eller omlokalisering av verksamheter på grund av försämrad tillgänglighet.

Föreningen efterfrågar en tillgänglighetsplan för hela Ödåkra.

Byaföreningen efterfrågar inflytande för de boende genom exempelvis samrådsgrupper i den fortsatta processen vid exempelvis gestaltning, ny plantering med mera. Föreningen vill att staden upprättar en portal för järnvägsutbyggnaden genom Ödåkra genom vilken man kan nå rätt person genom en enda kontakt inom stadens, trafikverkets och inblandade entreprenörers organisationer. De efterfrågar även någon typ av dialoggrupper där intresserade medborgare fortfarande kan involveras i arbetet. Man efterfrågar även att staden tar ett övergripande ansvar för åtgärder som genomförts om entreprenören går i konkurs.

Det efterfrågas att tillfälliga och permanenta bullerskydd förbereds och prioriteras tidsmässigt. Gestaltungsprogrammets intention om möjlighet till variation är bra men föreningen saknar genomsikliga partier med jämna intervall. Byaföreningen påtalar att det är viktigt att bullerskydden utformas utifrån Ödåkras kulturhistoriska värden och att de anser att Ödåkraborna ska ha inflytande över utformningen av bullerskydden. Föreningen framför att de ser allvarligt på att bullerskärmarna kommer att utgöra en visuell barriär mellan samhället och bland annat de båda naturreservaten Duvestubbe och Väla skog. Gestaltungsförslaget för stationen framhålls som lovande och som något som kan användas som exempel för utformningen genom övriga delar av samhället.

En övergripande trafikflödesplan efterfrågas samt uppgifter om hur trafiken ska styras och vilka åtgärder som behöver genomföras. Föreningen efterfrågar även att de vilande planerna på att ansluta Marknadsvägen till Allerumsvägen återupptas.

Byaföreningen efterfrågar att en gång- och cykelkoppling mellan Häggatan och Fabriksgatan tas med i detaljplanen. De efterfrågar även uppgångar till plattformarna i dessas södra ände.

Översvämningssituationen i Ödåkra är välkänd och föreningen ser det som en överhängande risk att dubbla pumpar inte räcker för att säkerställa passagen under järnvägen vid centrumkopplingen. Byaföreningen föreslår övervakningskameror som garanteras funktion med avbrottsfri el-försörjning.

Byaföreningen framför att de tycker att konsekvenserna för barn av bullerskärmarnas barriäreffekt blir extra påtaglig eftersom de ofta rör sig till fots och på cykel. Man önskar att dessa effekter mildras där det är möjligt genom exempelvis den tidigare nämnda kopplingen mellan Häggatan och Fabriksgatan.

Kommentar: Stadens trend- och omvärldsanalys har inte syftet att analysera denna typ av frågeställningar. Stadsbyggnadsförvaltningen jobbar däremot dagligen med frågor som rör Ödåkras utveckling och kommer även i fortsättningen att arbeta för att Ödåkra ska utvecklas som en attraktiv och hållbar stationsort. I det arbetet ser vi satsningen på en väl fungerande och högkvalitativ station som en mycket viktig del.

Förvärv, inlösen och ersättning är i huvudsak en fråga för trafikverket. I de fall fastigheten blir allmän platsmark kommer staden att hantera inlösen i relation till nuvarande fastighetsägare. Hanteringen kommer att ske enligt de lagar och regler som är tillämpliga i varje enskilt fall.

Vår uppfattning är att tillgänglighetskraven är tillgodosedda i och med att samtliga nya passager under järnvägen är tillgänglighetsanpassade. Därutöver kommer befintlig gångtunnel vid Björkavägen att förberedas för hissar.

Byaföreningens synpunkter kring kommunikation med mera i det fortsatta arbetet noteras. Staden genomför endast åtgärder på allmän platsmark och som huvudman för allmän plats kommer staden att ta hand om dessa även om entreprenören som utfört arbetet går i konkurs.

Vi ser bullerskärmarnas utformning som mycket viktig för Ödåkra som samhälle och staden har både i arbetsprocessen och i sitt samrådsyttrande på järnvägsplanen påtalat vikten av att vissa partier utformas genomskiktiga till stor del på grund av att det hade lindrat skärmarnas visuella barriärverkan. Skärmarna kommer att vara föremål för en bygglovsgranskning där bland annat dessas estetiska kvaliteter enligt plan- och bygglagen är en faktor i bedömningen. Ödåkrabornas inflytande på gestaltningen av bullerskärmarna hanteras inte inom ramarna för denna detaljplan.

Stadsbyggnadsförvaltningens avsikt är att trafiken ska ledas via Centralgatan till Björkavägen genom att den nya korsningen mellan Centralgatan – Fleningevägen – Centrumkopplingen utformas för att främja det vägvalet. Det innebär att boende vid Centralgatan drabbas av ökade trafikvolymer men det är även den väg som drabbar minst antal berörda.

En koppling mellan Marknadsvägen och Allerumsvägen utreddes tidigt under 2000-tal. Förutsättningarna som gällde då är inte längre aktuella. Det finns inga planer på att skapa en sådan koppling i dag. Den södra planskildheten förbereds för att i framtiden ha möjligheten att ansluta hela vägen till Allerumsvägen. Stadsbyggnadsförvaltningen anser i dagsläget att en sådan koppling riskerar att öka genomfartstrafiken till Väla genom Allerum vilket med dagens förutsättningar inte är lämpligt. Förhoppningen är istället att genomfartstrafiken till Väla som helhet på sikt ska kunna minskas både genom Allerum och Ödåkra.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tankar på att försöka ordna en enklare gång- och cykelväg genom Duvestubbe naturreservat som ansluter Häggatan och Fabriksgatan. Om det är förenligt med naturreservatets syfte är en av de frågor som behöver utredas för att kunna få till en sådan koppling. Anslutningar till plattformarna från söder finns på den västra sidan av spåret och kan i framtiden även vara möjligt på den östra sidan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har uppmärksammat risksituationen vid framförallt centrumkopplingen i händelse av en översvämning. Frågan är med i vårt fortsatta arbete med dubbelspåret.

Vår bedömning är att situationen för barn positivt påverkad av järnvägsplanens genomförande. Orsaken är att säkerheten höjs markant kring järnvägen och alla passager sker planskilt. Risken att barn tar sig ut på spårområdet kommer efter genomförandet vara kraftigt reducerad. Stadsbyggnadsförvaltningens ambition är att miljöerna kring spåret ska bli så barnvänliga som möjligt och tankar på exempelvis den koppling föreningen nämner bearbetas inom förvaltningen enligt det som nämnts tidigare i detta svar.

Namninsamling, 11 oktober 2017

I gemensam skrivelse framför nio personer att de vill ha en cykelbana i kombination med gångtunnel under järnvägen vid Björkavägen. Förslagsställarna anser att endast två cykelöverfarter inne i Ödåkra gör att samhället blir segregerad. Plats borde finnas i den befintliga gångtunneln om nedfarterna anpassas genom viss utgrävning.

Kommentar: Vi har gjort bedömningen att en cykelväg inte får plats i den föreslagna sträckningen vid Björkavägen på grund av att ramperna kräver för mycket plats.

Sammanfattning

Kvarstående synpunkter

Kvarstående invändningar från granskningen finns om skyddsavstånd/skyddsåtgärder mellan parkering, plantering och järnvägen. Genomfartstrafik genom Ödåkra och efterfrågad förbifart Allerumsvägen – Marknadsvägen samt flytt av järnvägspassage. Störningar från tillkommande trafik/byggtrafik och från rivning/byggnation. Påverkan på naturvärden, befintlig vegetation och vattennivåer. Negativ påverkan på fastighetsägares byggnadsidéer och andra ekonomiska frågor som inlösen av fastighet. Insynsskydd och eventuell tillkommande snöröjning. Tillgänglighetsplan och trafikflödesplan. Genomförandet och utformning av bullerskärmar och inflytande i den fortsatta processen. Påverkan på barns miljö och möjligheterna till gång- och cykelkoppling mellan Häggatan och Fabriksgatan samt efterfrågan av cykelväg genom gångtunneln vid Björkavägen. Elektromagnetiska fält och vibrationer samt genomförande av kompensationsåtgärder för förlorade biotoper.

Yttranden med synpunkter som inte blivit tillgodosedda

- Miljönämnden
- ägaren till fastigheten Bergån 6
- ägaren till fastigheten Björka 2:4
- ägaren till fastigheten Lärkfalken 13
- Ägaren till fastigheten Ödåkra 1:251
- Ödåkra byaförening
- Namninsamling

Redaktionella ändringar

Följande ändringar har gjorts efter granskningen.

- Plankartan har justerats avseende planområdesgräns mot fastigheter vid kvarteren Morkullan och Lärkfalken samt avseende cykelvägens sträckning som anpassats till befintlig sträckning i en mindre sektion.
- Plankartan har kompletterats med illustrationslinjer för att öka läsbarheten.
- Bestämmelserna t1 och t2 hade i granskningsförslaget fallit bort på några platser och har lagts till.

- Planbeskrivningen har kompletterats med att Ödåkra ingår i verksamhetsområde för dagvatten, förtydliganden kring översvämningsrisk på allmän plats torg och om att lokalt omhändertagande av dagvatten eftersträvas samt en bedömning av påverkan MKN vatten för planlagda torgytor.
- Planbeskrivningen har förtydligats med att de enskilt ägda gatufastigheterna Ödåkra 1:31 och 1:113 kommer att fastighetsregleras till kommunal fastighet för allmän plats där de berörs av detaljplanen.

Ändringarna av förslaget bedöms inte vara väsentliga och förslaget behöver inte ställas ut igen.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN


Björn Bendsorp Redestam
planchef


John Hellman
planarkitekt

