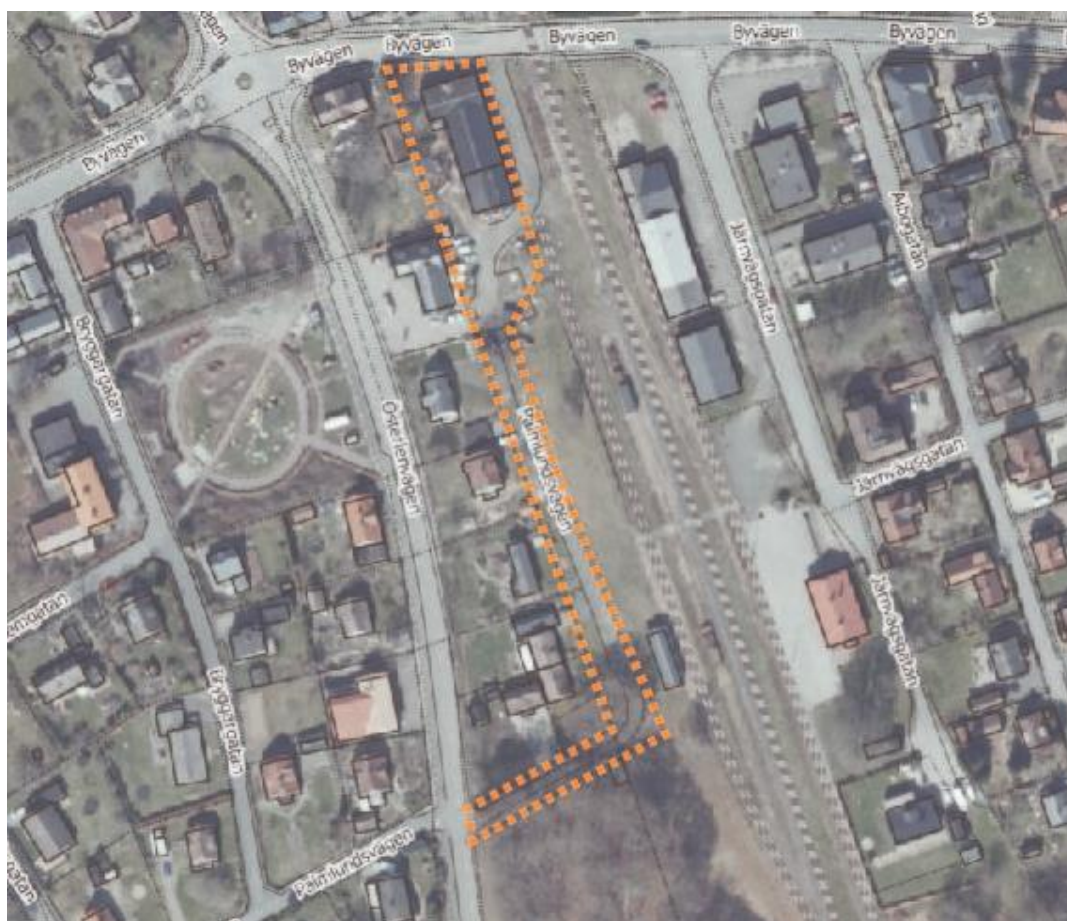


Detaljplan för Sankt Olofs gård 1:77

Sankt Olof, Simrishamns kommun, Skåne län



2023-02-01

SAMRÅD

ADRESS: Simrishamns kommun, 272 80 Simrishamn
BESÖK: Stadshuset, Stortorget
TELEFON: 0414- 81 90 00
E-POST: kontakt@simrishamn.se



INLEDNING

Handlingar

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

Bakgrund

Samhällsplaneringsnämnden beslutade den 19 maj 2022 § 115 om positivt planbesked för att pröva planlägga fastigheten Sankt Olofs gård 1:77 för bostadsändamål och lager/kontor.

Fastighetsägaren till Sankt Olofs gård 1:77 har ansökt om planbesked för att ändra detaljplanplanen i syfte att kunna använda befintlig lagerbyggnad för bostadslägenheter.

Tomten har en total yta om 1681 m² och byggnaden, som innehåller en registrerad bostad (men inget bygglov) och lager, har en byggnadsyta om cirka 500 m². Ursprungligen har byggnaden varit en kvarn som malde säd och lastade på tågen.

Under tidigt planarbete har planområdet utökats för att även inkludera del av Palmlundsvägen. Palmlundsvägen används idag som in- och utfart. Kommunen äger den fastigheten. Den södra delen av planområdet är del av Trafikverkets väg.



Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsändamål och lager inom fastigheten Sankt Olofs gård 1:77. Vidare är syftet att planlägga Palmlundsvägen som gata samt att värna kulturvärden inom planområdet.

Plandata

Planområdet ligger i Sankt Olof, invid järnvägsområdet och innefattar Sankt Olofs gård 1:77, Sankt Olofs gård 1:31 och Sankt Olofs gård 1:17.

Planområdet har en yta på 3600 kvm. Fastigheten Sankt Olofs gård 1:77 har en total yta om ca 1700 kvm. Del av Sankt Olofs gård 1:17 är 1500 kvm. Del av fastigheten Sankt Olofs gård 1:31 är ca 400 kvm.



Planområdet är markerad på ortofoto.

Miljöpåverkan

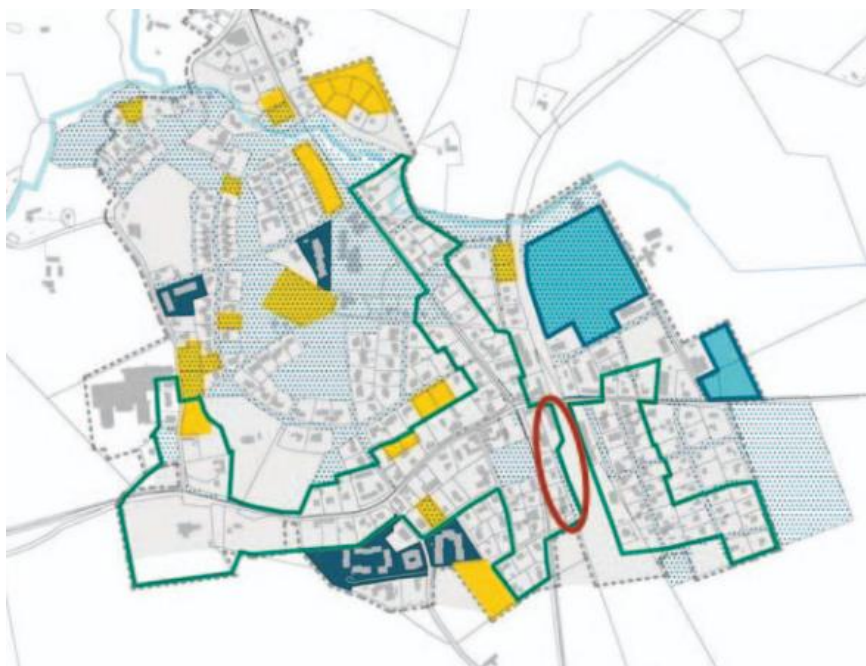
Detaljplanen har vid undersökning enligt 6 kap 6§ miljöbalken inte bedömts medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning inte har gjorts. De konsekvenser för miljön som detaljplanen ger upphov till redovisas i avsnittet förutsättningar och konsekvenser.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

”Framtiden, översiktsplan för Simrishamns kommun” antogs den 30 november 2015 och vann laga kraft den 15 mars 2017. I översiktsplanen ligger området inom värdefull bebyggelsemiljö. I sådana områden ska stor varsamhet beaktas vid förtätning, tillbyggnad och vid yttre förändringar så att befintliga karaktärsdrag bibehålls och skyddas. Ny bebyggelse ska anpassas efter ortens bebyggelsestruktur och täthet.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanen.

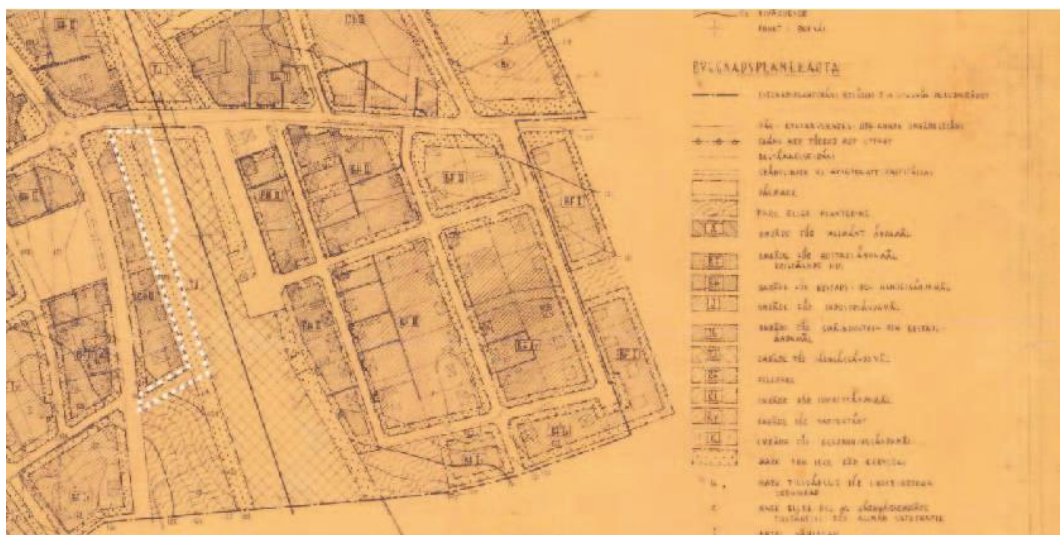


Detaljplaner

Samtliga fastigheter inom planområdet omfattas av samma detaljplan. Gällande detaljplan är en byggnadsplan för Sankt Olof som vann laga kraft 1960-10-26.

Sankt Olofs gård 1:77 och Sankt Olofs gård 1:17 ligger inom användningsområde (Tj) järnvägsändamål vilket innebär att "området bara får användas för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål."

Del av Sankt Olofs gård 1:31 är planlagd som allmän platsmark "park eller plantering".



Gällande detaljplan (byggnadsplan) för Sankt Olofs samhälle i Kiviks kommun, Kristianstads län. Laga kraft 1960-10-26.

Riksintressen

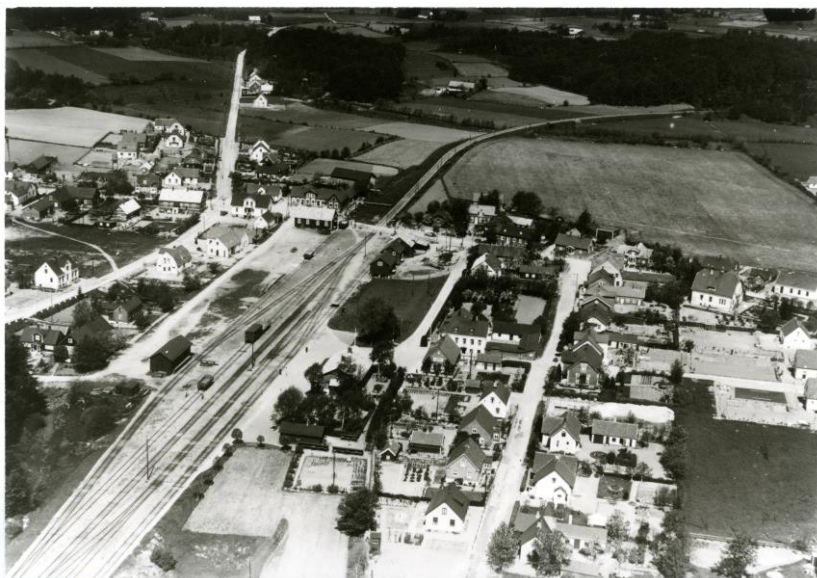
Planområdet omfattas inte av några riksintressen.

Regionala intressen och övriga förordningar

Kulturmiljöstråk

Planområdet ligger i Sankt Olofs tätort. Hela tätorten är av Länsstyrelsen Skåne utpekad som en bevarandevärd kulturmiljö.

S:t Olof har varit av stor betydelse sedan tidig medeltid och bebyggelsen visar en lång kontinuitet. Viktiga element är bykärnan med den medeltida kyrkan och de administrativa byggnaderna som skolor, bibliotek och poststation, samt stationssamhällets byggnader, främst med station, godsmagasin och lokstall. Järnvägsstationen och industriminnena som mejeriet och bränneriet visar på byns utveckling under 1900-talet.





Historiska bilder från Sankt Olof. Planområdet, och dess byggnad, syns vid järnvägsområdet.

Farligt godsled

Planområdet ligger inte i närheten av Länsstyrelsens utpekade områden för farligt godsled. Järnvägsspåret som ligger i planområdets närområde är idag en museijärnväg och inga farliga gods transporteras på denna sträcka.

Förutsättningar**Planområdet**

Planområdet omfattar fastigheten Sankt Olofs gård 1:77, Sankt Olofs gård 1:17 samt del av Sankt Olofs gård 1:31. Området är ca 3600 kvm och marken är privatägd.

Nuvarande markanvändning

Fastigheterna Sankt Olofs gård 1:77 och Sankt Olofs gård 1:17 är idag planlagda som [Tj] **Järnvägsändamål**. Den del av fastigheten Sankt Olofs gård 1:31, som ingår i planområdet, är planlagd som allmän platsmark park.

Byggnaden används idag bland annat som lagerbyggnad.



Bild över byggnaden inom planområdet.



Omgivande markanvändning

Sydväst om Sankt Olofs gård 1:77 finns en bensinstation, öster ligger museijärnväg som ägs av Skånska järnvägar, som kör museitåget, ca 40 dagar per år, under sommaren.

Bebyggelse

Historik

Sankt Olof var vid början av 1800-talet en förhållandevis liten by, men fungerade även som centralort för många. Det var dock vid järnvägens tillkomst som den stora expansionen av samhället tog fart. 1846 hade också handelsfrihet genomförts, vilket gjorde att handel fick ske utanför städerna.

Järnvägen i Sankt Olof anlades en knapp kilometer öster om kyrkan och öppnade för trafik år 1901. Stationen ingick i två järnvägssträckor, dels den mellan Ystad-Brösarp och dels mellan Gärsnäs-Sankt Olof.

Byggnaden på fastigheten Sankt Olofs gård 1:77 uppfördes i början på 1900-talet i anslutning till järnvägen för att inrymma fodervaror och gödsel. Byggnaden uppfördes av Anders Nilsson, som drev butiken Anders Nilssons diverseaffär i tegelbyggnaden på motsatt sida om Byvägen. Till magasinsbyggnaden sträcktes ett stickspår för leveranser.

Ursprungligen utgjordes magasinet av den byggnadskropp som är placerad närmast och med långsidan mot Byvägen. Byggnaden var klädd med rödmålad locklistpanel och hade vita spröjsade fönster. Taket var klätt med galvaniserad sinuskorrugerad plåt. På gavelfasaden mot spåren i öster fanns en port och en lastbrygga. Den takkupa, som är centralt placerad vid den norra fasaden, var försedd med portar och användes för in- och utlastning. Kring mitten av 1900-talet uppfördes den södra byggnadsdelen och den ursprungliga byggnadskroppens fasader kläddes med eternit.

Kulturmiljö

Kultuhistoriskt värde

Byggnaden utgör, trots att den genomgått förändringar, ett gott exempel på en magasinsbyggnad från början av 1900-talet. Byggnaden visar även, genom sin placering i anslutning till järnvägen och utformning, med en kvarvarande port ut denna, på järnvägens betydelse för handelns utveckling kring början av 1900-talet.



Byggnaden utgör också genom sin placering och gestaltning en del av stationsmiljön kring Sankt Olofs station. Byggnaden har i sig ett kulturhistoriskt värde och utgör även en del av en kulturhistoriskt värdefull miljö.

Arkeologi

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Söder om planområdet, ca 60 meter, finns område utpekad som område med fossil åkermark.

Service

Planområdet ligger i centrala Sankt Olof ca 200 meter till mataffär. I Sankt Olof finns även kommunal skola upp till årskurs 4. Det finns även en kommunal förskola och ett utomhusbad i norra Sankt Olof.

Gator och trafik

Sankt Olofs gård 1:77 angörs idag via ett servitut som ligger på fastigheten Sankt Olofs gård 1:39.

Fastigheten Sankt Olofs gård 1:17 är en grusväg som används som in- och utfart för de närliggande fastigheterna, med bostäder mellan Palmlundsvägen och Österlenvägen.

Norr om Sankt Olofs gård 1:77 finns gångbana längs med Byvägen.

Kollektivtrafik

Buss nr 574 och buss nr 579 stannar i Sankt Olof. Bussarna ansluter Sankt Olof med Simrishamn, Brösarp och Tomelilla.

Museijärnvägen

Öster om planområdet ligger museijärnvägen som idag trafikeras 40 dagar per år, av Skånska Järnvägar AB, som är ägt av museiföreningen Skånska Järnvägar.

Ångtok och rälsbussar kör en sträcka på 13,4 kilometer, från Brösarp till Sankt Olof.



Bild från Skånska Järnvägars hemsida som visar ånglok och rälsbuss som trafikerar museijärnvägen.

Mark och vegetation

Den mark som inte är bebyggd inom Sankt Olofs gård 1:77 består främst av grus. Även inom Sankt Olofs gård 1:17 består marken främst av grus, men även av grönyta närmast bostadsfastigheterna väster om grusvägen. Del av fastigheten Sankt Olofs gård 1:31, som idag fungerar som en in- och utfart för bostadsfastigheterna, består också den av grusad mark.

Geotekniska förhållanden

Planområdet utgörs enligt Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) av morän.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger omkring + 120-121 meter över havet.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten, dagvatten och spillvatten.

Dagvattenhantering



Dagvattenhantering sker genom infiltration.

El och energi

Planområdet ingår i Österlens krafts fjärrvärmenät och elledningar.

Avfallshantering

ÖKRAB hanterar hämtning av avfall.

Risker och störningar

Farligt godsled

Planområdet ligger inte i närheten av Länsstyrelsens utpekade områden för farligt godsled, men det ligger i närheten av järnvägen som skulle kunna användas som transportled för farligt gods. I dagsläget går det dock inga godståg på sträckan.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns.

Buller

Planområdet ligger nära Byvägen, där fordonstrafik regleras till 40 km/h.

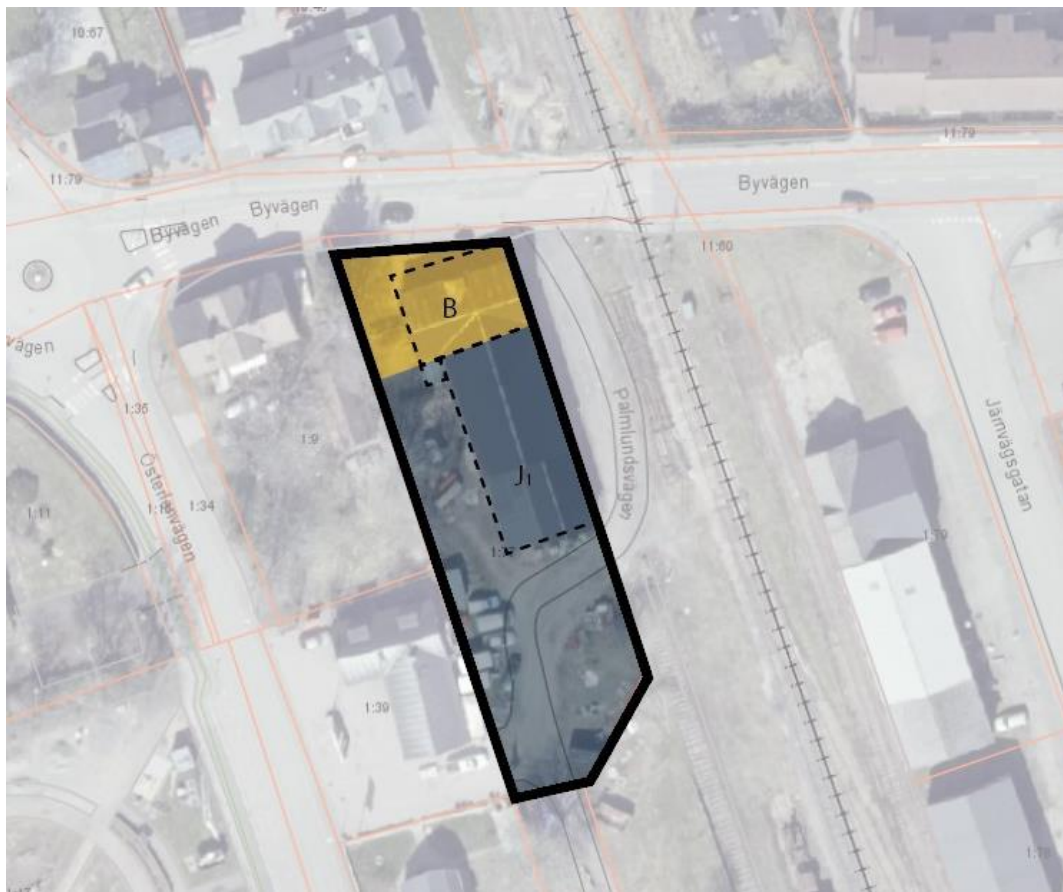
Under sommaren kör museitåget på järnvägsspåret under ca 40 dagar.

Planförslag

Områdets övergripande gestaltning och disposition

Syftet med detaljplanen är att planlägga för bostadsändamål och lager samt allmän platsmark för gata.

Föreslagen markanvändning



Planförslaget innebär att Sankt Olofs gård 1:77 planläggs som kvartersmark för bostäder (B) och lager (J₁). Del av Sankt Olofs gård 1:31 och Sankt Olofs gård 1:17 planläggs som lokalgata.

Byggnaders volym, form och utseende regleras för att anpassas till den omgivande värdefulla bebyggelsemiljön.

Lokalgatan leder till Österlenvägen och löser in- och utfart till planområdet.



Motiv till detaljplanens bestämmelser

Detaljplanen innehåller regleringar för att uppnå detaljplanens syfte. Enligt Boverkets förordning om planbeskrivning (2020:8) ska kommunen motivera varje enskild reglering och lagra motivet digitalt. Nedan följer en lista på bestämmelser och deras motiv.

Användning av mark och vatten

Allmän plats - Gata



Motiv: För att lösa in -och utfart till området planläggs marken för gata, med enskilt huvudmannaskap.



Kvartersmark – (B) Bostäder

Motiv: Marken planläggs för bostadsändamål. Bostaden ska bestå av en lägenhet på bottenplan och en lägenhet på våning 2.

Kvartersmark – (J₁) Lager

Motiv: Regleras för att överensstämja med aktuell användning av byggnaden.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Huvudmannaskap

a₁ Huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen.

Motiv: Sankt Olofs gård 1:17 är idag en grusväg som fungerar som in- och utfart till bostadsfastigheterna mellan Österlenvägen och järnvägsområdet.

Motivet till att inte ha kommunalt huvudmannaskap är att det idag är enskilt huvudmannaskap och tillgodoser endast de aktuella fastigheternas behov av tillfart.

Egenskapsbestämmelser för quartersmark

Marken får inte föräskes med byggnadsverk

Motiv: Motivet med bestämmelsen syftar till att begränsa var nya byggnader får uppföras så att byggnadsstrukturen inom området inte förändras.

Med en bestämmelse om begränsning av markens utnyttjande kan kommunen reglera att marken inte får föräskes med byggnader. Det är inte tillåtet att uppföra, bygga till eller flytta byggnader inom områden reglerade med prickmark.

Höjd på byggnadsverk

h₁ Högsta nockhöjd är 8 meter



h₂ Högsta nockhöjd är 8,5 meter

h₃ Högsta nockhöjd är 7 meter

Bestämmelserna reglerar högsta tillåtna nockhöjd på byggnadsverk. Byggnader tillåts var 7 - 8,5 meter i nockhöjd. Bestämmelsen syftar till att begränsa högsta nockhöjd på byggnaden inom Sankt Olofs gård 1:77. Inom planområdet finns det flera olika nockhöjdsbestämmelser, då byggnaden har olika höjd på taket.

Höjderna regleras utifrån befintliga förhållanden. Nockhöjden ska tolkas utifrån omgivande mark och en rekommendation är att utgå från höjder för omgivande vägar, park och natur.

Motiv: Höjderna regleras för att anpassa höjder på byggnader till omgivningen och den skala som finns i det omkringliggande området.

Markens anordnande och vegetation

n₁ Parkering

Motiv: Regleras för att säkerställa att parkering ryms inom kvartersmark för bostadsändamål.

Stängsel, utfart och annan utgång

j₁ Ut- och infart får ej anordnas mot Byvägen

Motiv: Med utfartsförbudet kan kommunen reglera var det är möjligt att angöra fastigheten. Motivet med bestämmelsen är att säkerställa trafiksäkerheten längs Byvägen.

Utformning

f₁ Fasadmateriäl är trä

f₂ Sadeltak med sinuskorrugerad plåt.

Motiv: Bestämmelserna f₁ och f₂ regleras för att styra hur byggnaden kan utformas. Då byggnaden ligger i ett centralt läge i Sankt Olof har dess



utformning en stor omgivningspåverkan. Bebyggelsen i Sankt Olof ligger inom värdefull bebyggelsemiljö där stor varsamhet måste beaktas vid förtätning, tillbyggnad och vid yttre förändringar.

De föreslagna utformningsbestämmelserna - fasadmateriäl av trä och sadeltak med sinuskorrugerad plåt, är utformade i syfte att befintliga karaktärsdrag ska bibehållas och skyddas.

Utförande

b₁ Minst 50% av marken ska vara genomsläpplig

Motiv: Dagvattenhantering sker genom infiltration inom planområdet. På plankartan finns planbestämmelse om begränsning av markens hårdgöring för att säkerställa att infiltration av dagvatten kan ske.

Varsamhetsbestämmelser

k₁ Byggnadens karaktär som magasinsbyggnad ska bibehållas.

k₂ För byggnaden väsentliga karaktärsdrag ska tas tillvara vid ändring, så som dess volym, sadeltak med sinuskorrugerad plåt, port i fasad mot järnvägen i öster och ursprungliga takkupa för in- och utlastning. Vid fasadändring bör byggnadens ursprungliga utformning avseende fönster, fönstersättning och materialval vara vägledande.

Motiv: För att bibehålla byggnadens karaktär finns två varsamhetsbestämmelser i detaljplanen: k₁ och k₂.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Fastighetsindelningsbestämmelser

Servitut 1181-63-2 upphävs.

Motiv: Servituten har inget syfte när detaljplanen får laga kraft då in- och utfart till planområdet istället sker via Palmlundsvägen.

Egenskapsbestämmelser för hela planområdet

Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader från det att detaljplanen får laga kraft.



Teknisk försörjning

El och energi

Den ny bostaden, som är tänkt att bestå av två lägenheter, planeras anslutas till befintligt system.

Vatten- och avlopp

Fastigheten är redan ansluten till kommunalt vatten- och avlopp.

Dagvattenhantering

Ingen skillnad från befintlig dagvattenhantering.

Avfallshantering

Sopbilar kan vända inom användningsområdet lager (J₁), där den södra delen av fastigheten inte får bebyggas.

Störningar

Skyddsavståndet för bostäder vid järnväg är 30 meter från järnväg. Men då detta är en museijärnväg som går under sommarsäsongen (ca 40 trafikdagar om året, främst på sommaren) är förvaltningens bedömning att det kan provas om det går att göra en ny detaljplan för aktuell fastighet.

Sammanfattning av förslaget

Planförslaget innehåller följande:

- Användningsområde B (bostäder)
- Användningsområde J₁ (lager)
- Varsamhetsbestämmelser k₁ och k₂
- Utformningsbestämmelser f₁ och f₂
- Utfartsförbud mot Byvägen
- Nockhöjdsbestämmelser h₁, h₂ och h₃
- Parkeringsyta inom kvartersmark för bostadsändamål
- Bestämmelsen om hårdgöringsgrad av mark b₁
- Begränsning av markens bebyggande
- Enskilt huvudmannaskap på allmän plats
- Upphävande av servitut

Konsekvenser

Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Bestämmelserna i Plan- och bygglagen och Miljöbalken om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen, så att en hållbar utveckling främjas.

En miljöundersökning ska enligt Miljöbalken (1998:808) 6 kap 6 § upprättas för att undersöka om planen antas medföra betydande påverkan på miljön. Om kommunen kommer fram till att planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en strategisk miljöbedömning därmed inte ska göras, ska skälen för den bedömningen redovisas i planbeskrivningen, enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap 33b §.



Om planen bedöms medföra betydande påverkan på miljön ska en strategisk miljöbedömning upprättas enligt Miljöbalken (1998:808) 6 kap 3 §.

Samhällbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap Miljöbalken och behov av att upprätta en strategisk miljöbedömning innehållandes en miljökonsekvensbeskrivning föreligger inte. Upprättad undersökning om betydande miljöpåverkan finns som bilaga till planbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap § 10 plan- och bygglagen ska gällande miljökvalitetsnormer i 5 kap miljöbalken följas i planläggningen. Planförslaget bedöms inte innebära ändrade förutsättningar i förhållande till dagsläget och nivåerna för befintlig bebyggelse bedöms inte förändras.

Påverkan på luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10).

Mätningar av luftföroreningar görs av Skånes luftvårdsförbund och inga värden överskrider i Simrishamns kommun. Ökade trafikmängder bidrar i viss mån till ökade utsläpp av luftföroreningar framförallt kolmonoxid, kväveoxider, kolväten, partiklar och ozon som släpps ut från bilar. Ökningen bedöms dock bli så marginell att det inte innebär något överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft.

Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna gällande miljökvalitetsnormerna för luft i Simrishamns kommun.

Påverkan på vatten

Planförslaget innebär inte förändrade nivåer gällande miljökvalitetsnormerna för vatten i Simrishamns kommun.

Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde. Närmaste delavrinningsområde är Rörums södra å, som har en måttlig ekologisk status och en kemisk status som inte uppnår god (VISS, 2020-07-13).



Inom fastigheten hanteras dagvatten genom infiltration. För stora flöden kopplas dagvattnet på det kommunala nätet.

Miljökvalitetsnormer för havsvattnet bedöms inte heller påverkas negativt av detta planförslag då det vatten som inte kan infiltreras avleds till kommunens ledningar för dagvatten. I detaljplanen finns bestämmelse om att marken minst ska vara 50% genomsläpplig.

Markradon

SGU:s översiktliga radonmätning klassificerar planområdet som ett normalriskområde, med en radonhalt på omkring 25 kBq/m³.

Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns.

Hälsa och säkerhet

Bensinstationen

Bensinmacken är placerad på Sankt Olofs gård 1:39, med angöring från Österlenvägen. Avstånd till byggrätt för lager inom planområdet är över 30 meter. Avståndet från bensinstationen (lossningsplats för tankfordon) till det planerade användningsområdet för bostäder är ca 50 meter. Avståndet mellan bensinstationen och lagerbyggnaden är ca 35 meter.



Kartbild över avstånd mellan bensinstation och bostadshus samt lagerbyggnad.

En byggnad i vinkel ligger som en barriär mellan bensinstationen och byggnaderna inom planområdet.

I MSB:s handbok ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer” (2008) anges att avstånd till lossningsplats för fordon till bostäder ska vara minst 25 meter. Detta skyddsavstånd bedöms uppfyllas för föreslagen detaljplan, då det är mer än 25 meter mellan lossningsplats för fordon och bostaden

Tabellen nedan visar rekommenderade avstånd i meter från bensinstation.

Objekt	Lossningsplats för tankfordon	Mätar-skåp	Pejlför-skruvning	Avlufts-rörs mynning till cistern
Plats där människor vanligen vistas, t.ex. bostad, kontor, stationsbyggnad (A-byggnad), gatukök, butik, servering eller andra objekt med stor brandbelastning eller lokal där öppen eld förekommer	25	18	6	12
Stationsbyggnad (B-byggnad) samt byggnad som rymmer en verkstad där heta arbeten eller öppen eld inte förekommer	12	6 ¹	3	6
Utrymningsväg från stationsbyggnad ²	18	9	6	12
Byggnad där människor vanligen inte vistas, t.ex. fristående förråd, garage eller objekt med låg brandbelastning	9	3	3	3
C-byggnad med lösa fabriksförslutna behållare med brandfarlig vara	12	3	3	6
Cistern ovan mark för vätska klass 1	-	3	-	-
Diesalcistern ovan mark	3	3	-	-
Starkt trafikerad väg eller gata	3	3	3	3
Parkeringsplatser	6	3	3	6
Miljöstation	12	12	3	12
Båtplatser	25	25	-	18

Tabell från MSB ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer” (2008). Markering inom rekommenderat skyddsavstånd mellan bostad och lossningsplats för tankfordon.



I detaljplanen kommer servitutet som tillåter Sankt Olofs gård 1:77 att använda bensinstationens fastighet (Sankt Olofs gård 1:39) som in-/utfart inte längre behövas då en gata planläggs för att lösa angöringen. Det bedöms som positivt då bensinstationen inte belastas av mer trafik som ska köra in och ut från Sankt Olofs gård 1:77.

Vägrafikbuller

För detaljplanearbeten som påbörjats efter 2 januari 2015 gäller SFS 2015:216 "Förordning om trafikbuller". Den 1 juli 2017 trädde dessutom förordningsändringar i kraft. Dessa ändringar ska appliceras på planärenden som påbörjats från och med 2 januari 2015.

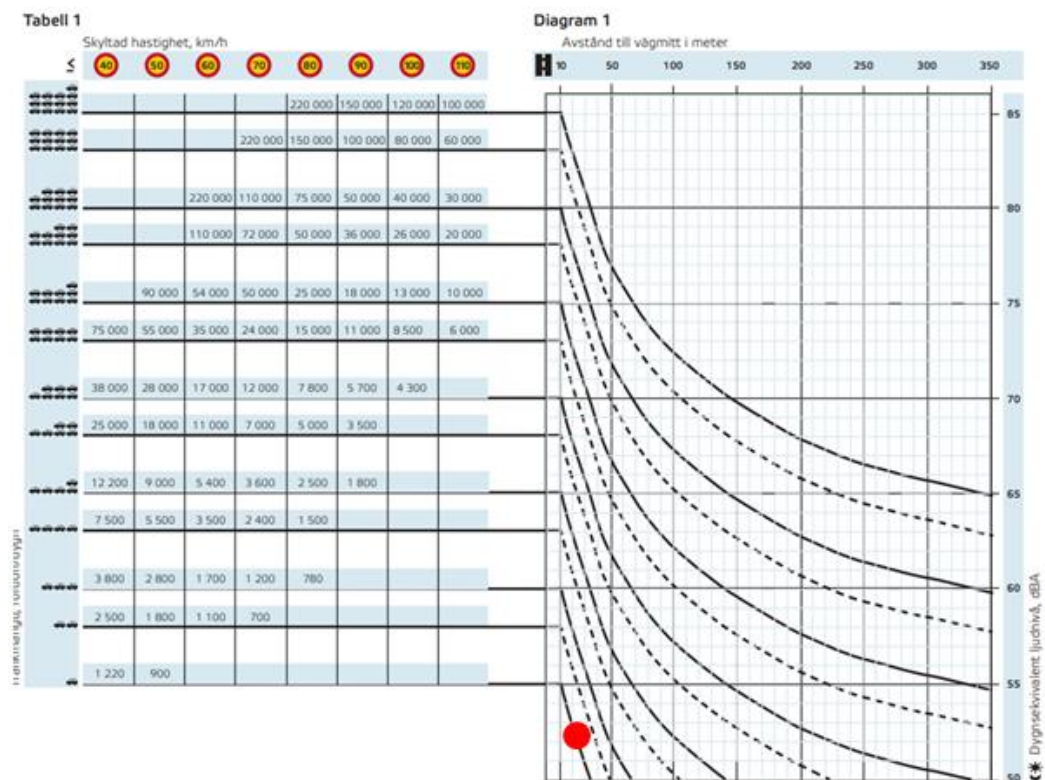
Riktvärdena sammanfattas i punktform nedan:

- * högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsfasader
- * högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsfasader då bostäder om högst 35 m²
- * om 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid någon fasad behövs bullerskyddad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid utanför minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet, maximal ljudnivå får överskridas högst fem gånger per natt mellan kl. 22.00 och 06.00.
- * uteplats med högst 70 dBA maximal ljudnivå och högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå, maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Buller från väg kommer främst från Byvägen och Österlenvägen. Buller från järnvägen är endast 40 dagar per år.

Boverket (2016) presenterar i Hur mycket bullrar vägtrafiken? en metod för att översiktligt bedöma den ekvivalenta (L_{eq}) bullernivån utifrån vägtrafik vid bostäder. Metoden estimerar bullernivån genom att trafikmängd, hastighet och avstånd tillsammans genererar ett estimerat resultat.

Trafikverket har uppmätt ÅDT till 1030 fordon/dygn (mätår 2014). Hastigheten är 40 km/h. Enligt tabellen hamnar bullervärdena under 53 dBA.



Tågtrafikbuller

Järnvägen trafikeras av Skånska järnvägars museitåg under sommaren. Museitåget trafikerar sträckan Brösarp – Sankt Olof under ca 40 dagar per år.

Planområdet ligger mindre än 20 meter ifrån järnvägsspåret. Skyddsavståndet för bostäder vid järnväg är 30 meter från järnväg. Men då trafiken endast sker ca 40 dagar per år bedöms risken för störning från buller som låg.

Natur- och kulturmiljö

Kulturmiljö

Stationsområdet i Sankt Olof har en historisk betydelse för samhället. De kulturvärden som beskrivs är viktiga element att bevara för stationsområdet i Sankt Olof. I detaljplanen säkerställs detta genom varsamhetsbestämmelser.



Sociala konsekvenser

Befolkning och service

I Sankt Olof finns ett stort behov av hyreslägenheter. Denna detaljplan bidrar till att skapa fler hyreslägenheter i Sankt Olof, vilket ses som positivt för Sankt Olofs bostadsutbud.

Barnperspektivet

Från och med den 1 januari 2020 är Barnkonventionen lag. Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Nedan är en barnchecklista som går igenom vilken påverkan planen kan ge på barn/barns intressen.

Barnchecklista

Medför planen:	Ja	Nej	Kommentar/motivering
Att barns eller ungdomars intressen berörs eller att miljöer där de vistas påverkas på något väsentligt sätt?		X	Idag används ena delen av planområdet som en lagerbyggnad, det är inget område där barn vistas. Detaljplanens syfte är att planlägga för bostadsändamål. Den del som planeras att planläggas som gata används idag som det.
Att hänsyn har tagits till barnens behov eller intressen?	X		Utfartsförbud har införts så att bilar inte korsar gångbanan längs Byvägen. (In- och utfart har lösts längs Palmlundsvägen som planlagts efter sin nuvarande användning.)
Att barn och ungdomar som berörs fått möjlighet att uttrycka sina åsikter?	X		Vid samrådet.
Samlad bedömning. Om barns intressen bedöms beröras mer än indirekt gå vidare med konsekvensanalys. Om nej motivera.			En barnkonsekvensanalys bedöms inte som nödvändig då detaljplanen inte tar ett område i anspråk där barn vistas .

Tillgänglighet

Vid utarbetandet av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats enligt tomtkraven för



tillgänglighet 8 kap. 9 § PBL samt har utformningskrav för tillgänglighet beaktas enligt 8 kap. 1 § PBL och 3 kap. 4 § PBF. Tillgänglighetskravet bedöms uppfyllas.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Bedömningen är att ett antagandebeslut kan komma att fattas under hösten 2023.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

Markägarförhållande

Fastigheten Sankt Olofs gård 1:77 är privatägd. Sankt Olofs gård 1:17 ägs av kommunen och del av Sankt Olofs gård ägs av Trafikverket.

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är enskilt för allmän platsmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Eftersom gatan har enskilt huvudmannaskap behövs en gemensamhetsanläggning inrättas efter att planen fått laga kraft.

Ekonomiska frågor

Plankostnadsavtal

Ett plankostnadsavtal finns upprättat mellan fastighetsägaren till Sankt Olofs gård 1:77 och Simrishamns kommun. Fastighetsägaren bekostar planen.

Tekniska frågor

Elledningar

Befintliga ledningar är kvar i oförändrat läge och utförande. Om det skulle bli aktuellt med flytt av befintliga anläggningar ska exploitören/byggherren stå för de kostnader som uppstår. Det gäller även eventuell skada som uppstår i samband med exploatering/flytt av ledningar.

Arkeologi

Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas enligt 2 kap 10 § 2st KML.



Medverkande tjänstepersoner

I planarbetet har bland annat kommunens exploateringsingenjör, kommunantikvarie, trafikingenjör med flera medverkat.

Planeringsenheten

Katarina Wahlman Stridsman

Planarkitekt