

DETALJPLAN FÖR

STAFFANSTORPS FÖRETAGSPARK
 STAFFANSTORPS KOMMUN
 SKÅNE LÄN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

HANDLINGAR	2
Redovisning	2
PLANENS BAKGRUND.....	3
ÖVERVÄGANDEN	3
PLANENS SYFTE	4
PLANDATA.....	4
Läge och areal	4
Markägoförhållanden	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
Detaljplan	4
Översiktsplan	4
Utredningar	5
PLANFÖRSLAG / FÖRÄNDRINGAR	5
Staffanstorps företagspark.....	5
Miljöfrågor	9
Trafik	9
Natur	11
Teknisk försörjning	12
REVIDERINGAR.....	14

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Grundkarta
Fastighetsförteckning
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationskarta
Plankarta med bestämmelser
Miljökonsekvensbeskrivning
Samrådsredogörelse
Utlåtande

Handelsutredning, trafikutredning och riskanalys utgör bilagor till miljökonsekvensbeskrivningen.

Redovisning

Förslaget redovisas genom, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, illustrationskarta, samt plankarta med bestämmelser.

Planbeskrivningen redovisar bl a planens syfte och förklarar planens innehåll, förutsättningar, avvägningar mellan olika intressen och motiven för den valda utformningen.

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen skall kunna genomföras.

Plankarta med bestämmelser är bindande och redovisar gränser samt bestämmelser som anger rättigheterna för byggandet.

Illustrationsplanen är vägledande men inte bindande för byggnadernas placering och utformning. Illustrationen visar den karaktär som eftersträvas för området som helhet. De allmänna områdena, gator och parker, kommer att genomföras enligt illustrationsplanens intentioner. Utformningen inom kvartersmark blir beroende av framtida efterfrågan varför planen inom denna del skall vara flexibel och anpassbar till de enskilda företagens krav och önskemål. Illustrationen syftar till att samordna utbyggnad inom området för att det fullt utbyggt skall ge ett bra helhetsintryck.

Planbeskrivningen, genomförandebeskrivningen och illustrationsplanen har till skillnad mot plankarta och bestämmelserna, ingen rättsverkan.

PLANENS BAKGRUND

Planområdet är beläget i anslutning till väg 108 och väg 11 inom den östra delen av Staffanstorp, cirka 1 500 meter från samhällets centrum.

Området, som planlades i början av 90-talet, omges i norr, söder och väster av verksamhetsområden och gator och avloppssystem är till vissa delar utbyggda. Inom den norra delen av planområdet uppfördes Staffanstorps värmeverk i början av 90-talet. Därutöver har inga företagsetableringar skett inom området. Hemmestorps gård är belägen inom planområdets nordvästra del. Gården fungerar som privatbostad men ägs av kommunen. Utanför planområdet, längs östra sidan av Vesumsvägen ligger två mindre fastigheter, Hemmestorp 2:6 och 4:7, varav den sistnämnda utnyttjas som bostad.

Det goda kommunikationsläget har inneburit att området i ökad utsträckning blivit intressant för etablering av handelsinriktade företag. I nära anslutning till området finns redan idag ett flertal handelsinriktade verksamheter. Söder om området ligger Skåneplantor, Lusthuset och en Mac Donaldsrestaurang. Utmed Maskinvägen, norr om området, ligger Härliga Hem samt väster om området Hultén trädgårdsmöbler. Övrig service av betydelse för området, är belägen inom den centrala delen av Staffanstorp.

I den nu antagna översiktsplanen för kommunen (ÖP 2002) föreslås att området skall utvecklas för handel och att tillgängligheten till området skall förbättras bl a genom en ny trafikanslutning upp mot Gullåkra trafikplats.

ÖVERVÄGANDEN

Återinförandet av persontrafik på Simrishamnsbanan är ett av översiktsplanens mål. I översiktsplanen skisseras en planskild korsning under väg 108 vilket också är kommunens utgångspunkt vid detaljplaneringen av det nu aktuella området. I den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen) 2004–2015, fastställd 2004-04-20, ingår Simrishamnsbanan, etappen Malmö – Dalby, för utbyggnad under slutet av planperioden. En förstudie av utbyggnaden planeras under början av planperioden.

Banverket har under detaljplanens utarbetande hävdade att den planerade korsningen mellan väg 108 och Simrishamnsbanan i nuläget inte är studerad och att det därför inte är möjligt att ta ställning till förslaget i denna del. Med hänsyn härtill har väg 108 och korsningen med Simrishamnsbanan liksom den nya trafikanslutningen mot Gullåkra trafikplats, tills vidare undantagits från detaljplaneläggning. Detta får till följd att även en planerad gatuförbindelse mellan området och Kometvägen tills vidare utgår.

PLANENS SYFTE

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av detaljhandel samt genomförande av de i översiktsplanen skisserade trafiklösningarna.

PLANDATA

Läge och areal

Området, som är beläget inom den östra delen av samhället, gränsar i väster till väg 108, i öster till Vesumsvägen och i norr till järnvägen. Omedelbart söder om området ansluter väg 11 till väg 108. Planområdet har en storlek av cirka 34 ha.

Markägoförhållanden

Huvuddelen av marken inom området är kommunägd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplan

För området gäller detaljplaner av varierande ålder. För den norra delen av området antogs detaljplan 1991 och för den södra delen 1998. Detaljplanerna möjliggör utbyggnad av industri och partihandel.

För området väster om väg 108 och norr om Kometvägen, gäller detaljplan antagen 1979. Området är avsett för allmänna byggnader.

Väster om väg 108 gränsar planområdet till detaljplan för Brågarps industriområde, antagen 1990. Området är avsett för småindustri, handel och partihandel.

Översiktsplan

Översiktsplan för Staffanstorps kommun, ÖP 2002, har antagits av kommunen i december 2002. Översiktsplanen anger som planeringsinriktning att "Handel inom sektorn hem, hus, och fritid bör lokaliseras öster om väg 108". Utbyggnader av gatu- och cykelvägnätet föreslås för att öka tillgängligheten till området.

Utredningar

Konsekvenserna av alternativa lokaliseringar av handelsinriktade företag inom den östra delen av samhället, har bedömts i "Delstudie för Staffanstorp ÖSTER, ÖP 2000, upprättad 2000-01-18". I samband därmed genomfördes en separat konsekvensstudie av handelsetableringen (Övergripande konsekvenser för handeln i Centrum vid en handelsetablering i Öster. Nordplan AB 2000-01-18). Under förutsättning att handeln begränsades till sektorn hem, hus och fritid (volymhandel med skrymmande varor) bedömdes den planerade detaljhandelsetableringen (ca 21 000 kvm) inte medföra någon påtaglig negativ effekt för centrumhandeln i Staffanstorp. I delstudien konstaterades i övrigt att trafikallstrande verksamheter inom området väster om väg 108 innebär att den angränsande bostadsbebyggelsen kommer att påverkas av ökat trafikbuller. Utredningen pekade på fördelarna med att lokalisera framtida handelsföretag öster om väg 108. Kommunstyrelsen beslutade 2000-05-22 att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ändra den gällande detaljplanen för detta område i enlighet med intentionerna i delstudien.

I den ovan nämnda delstudien och i översiktsplanen föreslås förbättringar av områdets trafikanslutning, och ett reservat för spårförbindelse mot Lund och/eller Dalby. De nya tankarna kring områdets trafikanslutning har även följts upp av Vägverket i den nu pågående studien för ombyggnad av väg 108. Se vidare under avsnittet Trafik.

Vid samrådet angående delstudien för Staffanstorp ÖSTER och översiktsplanen för Staffanstorps kommun, påtalades behovet av en regional konsekvensbedömning av handelsutbyggnaden och av mellankommunala samråd. En kompletterande handelsutredning har därefter genomförts (Nordplan AB, preliminär rapport juni 2002) som bl a beskriver de regionala konsekvenserna av den planerade utbyggnaden.

PLANFÖRSLAG / FÖRÄNDRINGAR

Staffanstorps företagspark

Områdets disposition

Områdets kvartersstruktur har till stora delar anpassats till gällande detaljplan och till de gatu- och ledningsutbyggnader som genomförts enligt denna. Den nya inriktningen mot handel innebär ett ökat krav på tillgänglighet för bilar, gående och cyklande. Behovet av trafiksäkra gång- och cykelförbindelser, bl a mot angränsande områden och framtida hållplatslägen för kollektivtrafik ökar. En övergripande grönstruktur behövs för att ge ett gott helhetsintryck av om-

rådet och för att arbetsmiljön skall upplevas som positiv. Målsättningen är att ge området en robust struktur som uppfyller dessa krav.

Förslaget innebär att nya bil-, gång- och cykelförbindelser tillkommer mot norr och väster. Centralt i området tillkommer ett parkstråk i nord-sydlig riktning som förbättrar gång- och cykelkontakten mellan framtida verksamheter och angränsande områden. Gator och parkstråk utformas för lokalt omhändertagande av dagvatten.

Planerade verksamheter

Området skall primärt användas för handels-, industri- och kontorsverksamheter.

Handelns omfattning har anpassats till vad som bedömts rimligt med hänsyn till marknadssituationen och övriga etableringar i regionen. Enligt den genomförda handelsutredningen (Nordplan AB, rapport juni 2002) bedöms det rimligt att bygga ca 20 000 kvadratmeter handel under de närmaste åren. I enlighet med översiktsplanens (ÖP 2002) rekommendation införs förbud mot livsmedelsförsäljning.

För att uppnå en bra handelsstruktur för tätorten som helhet har diskuterats upprättandet av ett gemensamt marknadsföringsprogram för centrumhandeln och det nu aktuella utbyggnadsområdet. Företag som kan bidra till ett levande tätortscentrum bör förläggas i centrum. Handelsfunktioner som av miljöskäl eller utrymmesskäl, inte bedöms lämpliga att lokalisera inom de mer centrala delarna av tätorten, bör lokaliseras till det nya utbyggnadsområdet.

Handeln inom företagsparken skall vara begränsad till sektorn hem, hus och fritid. Trafiktillgängligheten och läget i den geografiska tyngdpunkten av Malmö - Lundregionen, gör området särskilt lämpligt för denna typ av handel. I huvudsak avses handel med sällanköpsvaror med stort ytkrav per försåld enhet, t ex järn och byggvaror, hemutrustning, trädgårdsartiklar, målarfärg, möbler, maskiner, byggvaror, järn, vitvaror, data, radio/TV, men även handel med sportartiklar skall medges. Inom området förläggs handelsfunktionerna huvudsakligen inom de större centralt belägna kvarteren. En småskalig bebyggelsestruktur eftersträvas vilket framgår av illustrationskartan. Planen är dock flexibel för att även möjliggöra en mer storskalig bebyggelse. I ett sådant utbyggnadsscenario bör de större byggnadskropparna brytas ned i mindre enheter, se avsnitt "Gestaltning".

Därutöver ges möjlighet att inom vissa kvarter etablera industri av icke störande karaktär, kontor samt kunskaps- tjänsteföretag och tekniskt inriktad verksamhet. Närheten till Lund kan innebära att området i framtiden även kan bli intressant för lokalisering av teknikinriktade verksamheter med koppling till

högskola och universitet. Den i översiktsplanen skisserade stadsbanan mot Lund kan, om den genomförs, stödja en sådan utveckling.

Tekniska kontoret har studerat tänkbara lokaliseringalternativ för en återvinningsstation. Ett av de lägen som studerats ligger i anslutning till Vesumsvägen inom planområdets norra del. Etableringen kan långsiktigt stå i konflikt med intresset av att placera sysselsättningsintensiva verksamheter nära hållplatserna till en framtida stadsbana mot Lund. Om den i översiktsplanen skisserade framtidsvisionen skall förverkligas bedöms anläggningen på sikt kunna flyttas och ge plats för en mera "kvalificerad" verksamhet. Det föreslagna läget för anläggningen ligger avskilt från övriga delar av utbyggnadsområdet och bör genom planteringsåtgärder kunna anpassas till omgivningen. Anläggningen består av stora, öppna ytor för kompostering samt körytor och containeruppställningar. Då anläggningen kan ge ett stökigt intryck föreslås avskärmande planteringar.

Gestaltning

Verksamhetsområdena utmed väg 108 är en del av Staffanstorps "ansikte utåt" och är därför av stor betydelse för samhällets identitet. Det är viktigt att området och bebyggelsen ges ett tilltalande helhetsintryck. Detta gäller speciellt känsliga partier som t ex genomfarten längs väg 108, entréer och infarter till området.

Den yttre miljön är en viktig faktor för att området skall upplevas som attraktivt. En tilltalande miljö påverkar företagets kunder och underlättar rekrytering av personal. Ambitionsnivån hos de först etablerade företagen får ofta stor betydelse för kommande etableringar. Det har också betydelse att företagen vid en etablering kan lita på att även senare företagsetableringar får en tilltalande utformning. Av dessa skäl bör en gemensam standard och ambitionsnivå gälla för etableringar och utbyggnader inom området.

Företagens behov och krav varierar beroende på den verksamhet som bedrivs. För att uppnå ett bra helhetsintryck av området är det önskvärt att företag av liknande karaktär kan samlokaliseras inom området så att områdets förutsättningar tas till vara på bästa sätt.

För att skapa en tilltalande grön yttre miljö föreslås att allmänna planteringar längs gator och grönstråk genomförs i ett tidigt skede. Vegetationen blir karaktärsskapande för området och syftar bl a till att strukturera området, betona gatornas olika funktion och karaktär, ge klimatskydd och trevnad längs GC-stråk samt att gynna den biologiska mångfalden i området.

Det bedöms värdefullt om Hemmestorps gård och gårdsmiljön även långsiktig kan bevaras och utnyttjas för passande verksamhet. En särskild bevarandebestämmelse föreslås.

Byggnaderna inom området skall kännetecknas av god arkitektur. En småskalig bebyggelse eftersträvas. Volymmässigt stora byggnader kan visuellt behöva delas upp i mindre enheter. Fasader, tak, entréer, fönster och andra viktiga exteriördelar skall ges en bearbetad och tilltalande utformning. Ett bra exempel på en relativt storskalig anläggning, som genom god arkitektur har fått en tilltalande utformning, är kommunens värmekraftverk.

Byggnadernas placering på tomt, huvudfasadens riktning och entréernas förhållande till gator m m bör samordnas. Likaså bör företagens skyltning mot såväl väg 108 som mot entrégatorna samordnas. Behovet av inbrottssäkerhet bör i första hand tillgodoses genom s.k. skalskydd av byggnaden och att stängsel begränsas till lastgårdar.

Byggnadshöjden har i överensstämmelse med nu gällande detaljplan, av landskapsbildsskäl maximerats till elva meter mot väg 108 och till åtta meter mot Vesumsvägen.

Gestaltningprogram

Detaljplanen kan endast i begränsad omfattning påverka den slutliga utformningen av bebyggelsemiljön. Vid marknadsföringen av området kan ett gestaltningprogram som ger inspiration till företagen, vara ett bra sätt att påverka slutresultatet. Programmet kan bilda en gemensam kod för områdets utformning och kan genom att visa på goda exempel fungera som ett "frivilligt rättesnöre" vid områdets utformning.

Kvartersindelning, tomtstorlekar

Planområdet rymmer ca 25 ha kvartersmark för verksamheter.

Området bör ses som ett komplement till det område som tidigare planlagts för verksamheter väster om väg 108 vilket är anpassat för medelstora verksamheter (tomtdjup 70-100 m). För området väster om väg 108 innebär närheten till angränsande bostadsbebyggelse och risken för miljöstörningar att området bör utnyttjas för verksamheter med relativt liten omgivningspåverkan.

Genom kvartersindelningen bestäms till stor del områdets förutsättningar för olika typer av verksamheter. De anlagda gatorna och trafiksystemets uppbyggnad begränsar variationsmöjligheterna inom området. En utgångspunkt är att detaljplanen skall ge största möjliga flexibilitet för att tillgodose företagens olika behov.

Planområdet bör inriktas mot att i första hand tillgodose behovet av mark för medelstora företag. Två storkvarter (ca 150 x 200 meter) föreslås för att möjliggöra etablering av t ex ett större företag eller ett företag som bygger för ut-hyrning till flera mindre företag, s.k. företagsbyar. Inom flertalet övriga kvarter varierar tomtdjupet mellan 70 och 80 meter.

Exploatering

Den i detaljplanen redovisade kvartersmarken fördelas enligt följande:

- Handel, industri, kontor, Kunskaps- tjänsteföretag eller tekniskt inriktad verksamhet, 210 000 kvm
- Värmeverk, 12 000 kvm
- Återvinningsdepå, 27 000 kvm

Den teoretiskt möjliga utbyggnaden av handel med skrymmande varor inom sektorn hem, hus och fritid, är enligt detaljplanen 22 000 kvm bruksarea för butiker. Möjligheterna att utnyttja byggrätterna blir delvis beroende av hur parkeringsbehoven och kraven på lokalt omhändertagande av dagvatten (20 % genomsläppliga ytskikt) kan tillgodoses.

Sysselsättningstäthet

Det är svårt att på förhand bedöma hur utbyggnaden kommer att genomföras och vilka företag som söker sig till området. Ett normalvärde för handeln är cirka 100 kvm lokalyta / sysselsatt.

Miljöfrågor

Utbyggnadens miljökonsekvenser redovisas i separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Som bilagor till denna finns också de rapporter angående trafik och handel som tagits fram under planarbetet.

Behovet av hänsynstagande till risker med hänsyn till trafiken, dels i gräns mot väg 108 och dels mot Staffanstorpsbanan, har belysts i en riskanalys som även den ingår som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafik

Trafiknätet har utformats utifrån intentionerna i de tidigare nämnda utredningarna.

Väg 108 utgör riksintresse för kommunikation och här transporteras också farligt gods, se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen. För vägen gäller enligt väglagen krav på en bebyggelsefri zon av 30 meter från körbanekant.

Vägverket planerar en ombyggnad av väg 108 från två till fyra körfält vilket innebär en breddning av vägen från ca 10 meter till ca 16 meter. Breddningen av vägen kommer att ske österut mot nu aktuellt planområde. I samband med ombyggnaden av väg 108 planeras även en ombyggnad av trafikplatserna norr och söder om planområdet. Detta avses genomföras under åren 2004-2005. Genom en förlängning av Maskinvägen söderut fram till Vesumsvägen kan området i framtiden även angöras från trafikplatsen vid Gullåkra. Med hänsyn till att utformningen av Simrishamnsbanans korsning med väg 108 ännu är oklar kommer Maskinvägens passage över järnvägen att behandlas först i ett senare skede. Ombyggnaden av den södra trafikplatsen, väg 108 - väg 11, syftar till att göra trafikplatsen mer lättorienterad och väganslutningarna mot området tydligare.

Vesumsvägen och den planerade förbindelsen mot Maskinvägen blir huvudgator för trafiken inom området, vilket understryks genom gatornas utformning, se sektioner på illustrationskartan. Anslutningen till Vesumsvägen föreslås med hänsyn till trafikkapacitet och ur säkerhetssynpunkt, utformas som en cirkulationsplats.

Kollektivtrafik

Busshållplatser för trafik mot Lund, Svedala och Sturup är belägna på ömse sidor av gc-porten under väg 108. Söder om området bör en ny hållplats på sikt kunna anordnas för trafik på linjen Malmö – Staffanstorp - Dalby. I ett scenario där en stadsbana/snabbspårväg byggs mot Lund kan en hållplats aktualiseras inom norra delen av planområdet. Plats för pendlarparkering m.m. kan därvid behövas i anslutning till hållplatsen. Genomförandetiden har anpassats så att det, om behov uppstår, skall vara möjligt att ändra markanvändningen i denna del.

Gång- och cykel

Genom den föreslagna handelsinriktningen kommer såväl gc-trafiken som biltrafiken inom området att öka vilket ställer större krav på anordnande av säkra gång- och cykelvägar.

Centralt i området finns en utbyggd gång- och cykelväg som leder in mot de centrala delarna av Staffanstorp. Via gc-vägen får området anslutning till de busshållplatser som finns i anslutning till planskildheten vid väg 108. Möjligheten att anordna ytterligare en planskild korsning av väg 108 i anslutning till järnvägen bör prövas vid en framtida detaljplanläggning av området. Söder om planområdet diskuteras utbyggnaden av en gc-väg längs norra sidan av väg 854 och en ny planskildhet under väg 108. Denna väg förbinds med befintlig gc-väg mot Kyrkheddinge.

De ovan nämnda väst-östliga stråken sammanbinds inom planområdet genom ett centralt beläget gc-stråk i nordsydlig riktning. Till gc-stråket ansluts trafik från företagen kring Verkstadsvägen inom det i norr angränsande verksamhetsområdet. Även trafiken från företagen vid Maskinvägen ansluts genom ett gc-stråk längs den nya vägen. Inom området leder det nordsydliga huvudstråket mot vägre restaurangen och ett framtida hållplatsläge i söder mot Verkstadsvägen och det i norr angränsande verksamhetsområdet.

Trygghet och säkerhet

Området kommer fullt utbyggt att vara ett område där många människor kommer att röra sig kvällstid. Behovet av en säker och trygg utemiljö bör uppmärksammas vid detaljutformning och genomförande av gc-stråk och hållplatsområden.

Tillgänglighet

För att främja en god framkomlighet för alla grupper till/från och inom området bör tillgänglighetsaspekterna beaktas vid utformning och genomförande av planen. I samband med detaljutformningen av nya gc-vägar, tunnlar och ramper, samt bebyggelse inom såväl allmän mark som kvartersmark gäller bestämmelserna i 2 och 3 kap PBL och Boverkets Byggregler BBR. Som komplement till Boverkets Byggregler finns handboken "Bygg ikapp Handikapp", utgiven av Hjälpmedelsinstitutet. Staffanstorps kommun har även utformat en egen handikappsplan.

Natur

Mark och vegetation

Huvuddelen av marken är jordbruksmark som enligt lantbruksnämndens klassificering med hänsyn till markens produktionsförmåga är av den allra högsta klassen (klass 10). Området har redan tidigare genom antagande av detaljplan för industriändamål och genom utbyggnad av gator och ledningar, i praktiken ianspråktagits för bebyggelse.

Fornlämningar

Vid de arkeologiska undersökningar som har utförts inom området har ett flertal boplatlämningar påträffats. Då området är stört av sentida markingrepp anser länsstyrelsen (beslut 1999-10-28) det inte motiverat med fortsatta undersökningar. Inom södra delen av planområdet finns en cirka 410 meter lång gränsvall, vilken bör undantas från exploatering. Vallen, som följer södra sidan av den befintliga gc-vägen, är enligt planförslaget belägen inom allmän platsmark. Den pilbevuxna vallen har även givits en särskild skyddsbestämmelse.

Geoteknik och radon

En översiktlig geoteknisk undersökning av området har utförts av Geo Syd AB under 1988. Marken är relativt plan på nivåer mellan + 15 och +17. Normalt utgörs marken inom området av 0,2–0,4 meter matjord vilande på moränlera. Detta innebär att förutsättningarna att infiltrera dagvatten inom området är mindre goda. Inom områdets nordvästra hörn finns en markant svacka där marken ligger på +13 (nuvarande dagvattenmagasin). Undersökningen redovisar för denna del organiska jordlager upp till som mest 3,6 meters djup vilka är olämpliga att bebygga. I övrigt visar undersökningen att området väl lämpar sig för industribebyggelse.

Grönstruktur / Gestaltning av gator

Grönstrukturen i området bör stärkas och de äldre träden bevaras.

Större träd finns idag kring Hemmestorps gård och söder om planområdet i anslutning till entréområdet vid Skåneplantor. Kring värmeverket finns små grupper av nyplanterade träd. Den nuvarande gc-vägen, som förbinder området in mot samhället, utgör en gammal ägogräns som kantas av hamlade pilar.

Gatuplanteringar och vegetationsbälten bör genomföras i ett tidigt skede för att strukturera upp området och ge området ett tilltalande helhetsintryck.

Ett nordsydligt park- och gc-stråk föreslås genom området. Längs stråket föreslås mindre dammar och fuktstråk för ett naturligt omhändertagande av dagvatten från hårdgjorda ytor och tak.

Värmeverkets område bildar tillsammans med angränsande parkområden med dammar ett större område med parkkaraktär. Det är önskvärt att området utformas som ett sammanhängande parkområde utan synliga gränser mellan tomtmark och allmän parkmark. Området sammanbinds med Hemmestorps gård och det nordsydliga parkstråk som föreslås genom området.

Gatuplanteringar med rader av stora träd föreslås längs väg 108, Vesumsvägen och Maskinvägens förlängning. Inne i området skall gatuplanteringen framhäva gatornas funktion och karaktär. Lokalgatorna kantas av enkla rader av mindre träd medan rader av större träd kantar huvudgatan genom området. Längs gc-stråken planteras mindre träd som gör det trivsamt att ta sig fram genom området. I gränsen mellan gata och tomtmark föreslås lägre buskar som ger gatan en enhetlig sammanhållen karaktär och som mildrar intrycket av eventuella stängsel. Se även illustrationskartan där sektioner över gator och det nord-sydliga grönstråket redovisas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Områdets vatten och avloppssystem är till stora delar utbyggt.

Spillvattnet avleds mot norr genom Östra industriområdet och mot väster genom Brågarps industriområde. Topografin medför att spillvatten inom vissa delar i söder måste pumpas.

Färskvattenförsörjning sker genom ett utbyggt ledningssystem anslutet till den huvudvattenledning som följer Industrivägen, väster om området.

En större dagvattenledning korsar områdets norra del. För att utjämna flödet i ledningen har en fördröjningsdamm anlagts norr om fjärrvärmeverket. För att öka kapaciteten föreslås en ny damm i anslutning till den befintliga. Dagvatten från väg 108 omhändertas genom öppna diken i anslutning till vägen.

Målsättningen är att dagvatten från tak och hårdgjorda ytor, så långt som möjligt, skall kunna omhändertas lokalt. Av detta skäl har planbestämmelse införts som anger att en femtedel av tomtytan skall ha genomsläppliga ytskikt t ex gräs, planteringar, plattytor eller grusytor. Här skall dagvattnet infiltreras direkt i marken och inte ledas bort via brunnar till dagvattenledningar. I det fall att byggnadsrätten utnyttjas fullt ut för verksamheter med stora parkeringsbehov kan särskilda åtgärder krävas för att tillgodose kravet på lokalt omhändertagande av dagvattnet. Tänkbara åtgärder kan t ex vara att införa genomsläppliga ytskikt inom parkeringsområden, anordna fördröjningsdammar inom tomtmark eller att införa "gröna tak" för att fördröja dagvattnet.

Längs gatorna anläggs diken (underliggande stenmagasin och ledning) som fördröjer dagvattnet och tillåter det att infiltrera eller avdunsta. Dessa diken kommer att gräsbesås i anläggningsskedet för att undvika erosion. Överskottsvatten från tak och gator förs ut i det centrala park- och gc-stråket där vattnet fördröjs och kan tas upp av växtligheten i de mindre dammar som föreslås.

Värme och kyla

Området kan värmeförsörjas med fjärrvärme. Behovet av kylanläggningar för exempelvis kontor löses lokalt.

Ei

Högspänningskablarna utmed 108:ans östra sida och söder om järnvägen förutsätts tills vidare ligga kvar. I ett senare skede, när järnvägen skall genomföras, kan kablarna behöva läggas om i nya lägen. Mark reserveras för två nya transformatorstationer inom planområdet. För särskilt energikrävande verksamheter kan separata nätstationer uppföras inom kvartersmark.

Tele och IT

Ett antal större telekablar passerar området i nord-sydlig respektive väst-östlig riktning. De sistnämnda kablarna är tagna ur drift och innebär således ingen

restriktion för byggandet. För de kablar som går i nord-sydlig riktning reserveras en del av kvartersmarken i söder i form av ett u-område.

Området planeras för bredbandsanslutning. Fiberkabel finns idag fram till brandstationen väster om väg 108. Kanalisation bör genomföras för att möjliggöra fortsatt utbyggnad och anslutning till framtida företag inom området.

REVIDERINGAR

Revidering 2004-04-20

Banverket har under detaljplanens utarbetande hävdad att den planerade korsningen mellan väg 108 och Simrishamnsbanan i nuläget inte är studerad och att det därför inte är möjligt att ta ställning till förslaget i denna del. Med hänsyn härtill har korsning mellan väg 108 och Simrishamnsbanan liksom den nya trafikanslutningen mot Gullåkra trafikplats, tills vidare undantagits från detaljpaneläggning. Detta får till följd att även en planerad gatuförbindelse mellan området och Kometvägen tills vidare utgår. Järnvägsområdet kring Simrishamnsbanan undantas i sin helhet från planförslaget.

Parallellt med planeringen av Staffanstorps företagspark pågår planering av det i söder angränsande området. För att möjliggöra en samordnad exploatering mellan kvarteren söder och norr om plangränsen föreslås att västra delen av Barkvägen överförs till kvartersmark och att en ny vändplats anordnas i höjd med det korsande parkstråket.

Exploateringsgraden inom kvarter för industri- och kontorsändamål (J₁, J₂, J₃, J₄ och K) föreslås ändras från e₁30 till e₁40 vilket innebär en anpassning till gällande detaljplan, dock med undantag för området kring Hemmestorps gård och områden med handelsbyggrätt där exploateringsgraden föreslås bli oförändrad.

Revidering 2004-06-16

Plangränsen mot väster har ändrats, vilket innebär att vägområdet för väg 108 inte omfattas av detaljplanen.

Malmö 2003-10-02, reviderad 2004-04-20, 2004-06-16
SWECO FFNS Arkitekter

Göran Berggren
Stadsarkitekt

Torsten Jonsson
Arkitekt SAR

Boel Gustafsson
Fysisk planerare

DETALJPLAN FÖR

STAFFANSTORPS FÖRETAGSPARK

STAFFANSTORPS KOMMUN
SKÅNE LÄN

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND	3
REVIDERINGAR	3
GENOMFÖRDA UTREDNINGAR	3
BESKRIVNING AV UTBYGGNADSLTERNATIV OCH NOLL-ALTERNATIV	4
AVGRÄNSNING	5
KONSEKVENSBESKRIVNING	6
ALLMÄNT	6
Riksintressen	6
HANDEL	6
NATURRESURSER	8
BEVARANDEINTRESSEN	8
Kulturmiljö	8
Naturmiljö	9
STADSBILD, LANDSKAPSBILD	9
HÄLSA OCH SÄKERHET	10
Buller	10
Vibrationer	14
Luftföroreningar	14
Lukt	16
Barriäreffekter	16
Trafiksäkerhet	17
RISKER AVSEENDE ANGRÄNSANDE TRANSPORTLEDER	17
Bakgrund	18
Skyddsavstånd	18
Värderingar	18
Förutsättningar	19
Väg 108	19
Järnvägen	20
Åtgärder/diskussion	22
ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖMÅL	22
Nationella miljömål	22
Transportpolitiska mål	24
Miljökvalitetsnormer	25
SAMLAD BEDÖMNING	26
Planerad handels- och industriutbyggnad	26
Naturresurser	26
Bevarandeintressen	26
Stads- och landskapsbild	26
Hälsa och säkerhet	26
Risker avseende angränsande transportleder	28
Överensstämmelse med miljömål	29
BILAGEFÖRTECKNING	30
REFERENSLISTA	30

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

BAKGRUND

Ett intresse finns för etablering av handel inom den östra delen av Staffanstorp. Förutsättningarna för utbyggnad har tidigare studerats i olika utredningar, se nedan. Den framtida inriktningen av markanvändningen redovisas i den översiktsplan som antagits av kommunen 2002-12-16.

Gällande detaljplan medger i huvudsak industri och partihandel. Det nu aktuella förslaget till detaljplan syftar till att möjliggöra planerad handelsutbyggnad och genomförande av i översiktsplanen skisserade trafiklösningar.

REVIDERINGAR

Detaljplanen har upprättats 2003-10-02 samt reviderats 2004-04-20 och 2004-06-16. De genomförda revideringarna av plangränsen för området innebär att väg 108 och Simrishamnsbanan inte längre omfattas av planförslaget. Detta får till följd att även en planerad gatuförbindelse mellan området och Industrivägen och förlängningen av Maskinvägen tills vidare utgår, se avsnitt "revideringar" i planbeskrivningen. Ändringen innebär att de delar av miljökonsekvensbeskrivningen som berör påverkan av trafik på Simrishamnsbanan och nya förbindelser tvärs väg 108 samt förändringar av väg 108 inte längre är aktuella.

GENOMFÖRDA UTREDNINGAR

I samband med översiktsplanearbetet genomfördes en delstudie, ÖP 2000 STAFFANSTORP, Staffanstorp ÖSTER, 2000-01-18. I denna studie bedömdes bl a konsekvenserna av en utbyggnad av cirka 21 000 kvm handel och 2 500 kvm hotell i ett läge väster om väg 108. Även alternativa lägen öster om väg 108 studerades. En övergripande studie av konsekvenserna för handeln inom Staffanstorps Centrum genomfördes av Nordplan AB, 2000-01-18, se bilaga 1. Översiktliga bedömningar har genomförts av utbyggnadens trafikallsträng (PM 1999-10-18) och därmed sammanhängande konsekvenser för miljön (VBB VIAK, PM 2000-01-20). Denna studie visade att trafiken till anläggningen kunde innebära störningar för den närliggande bostadsbebyggelsen väster om Industrivägen. Detta resulterade i att handelsutbyggnaden flyttades över till den östra sidan av väg 108.

Under samrådet kring delstudien och översiktsplanen för Staffanstorps kommun, ÖP 2002, framfördes önskemål om en kompletterande studie av de regionala konsekvenserna av handelsutbyggnaden, vilken nu genomförts av

Nordplan AB i juni 2002, se bilaga 2. En bedömning av de regionala miljöeffekterna av etableringen har samtidigt genomförts av Nordplan AB, 2002-09-17, se bilaga 3.

En studie av trafikströmmar och lokala miljöeffekter inom området har genomförts av SWECO VBB 2002-10-14, se bilaga 5. Studien syftar bl a till att bedöma fördelningen av trafikströmmarna och konsekvenserna av den vägförbindelse som föreslås mellan planområdet och området längs Industrivägen, väster om väg 108.

BESKRIVNING AV UTBYGGNADSLTERNATIV OCH NOLL-ALTERNATIV

I MKB:n jämförs *utbyggnadsalternativet* med ett *noll-alternativ*, d v s en situation där förslaget inte kommer till genomförande. MKB:n skall i normalfallet beskriva konsekvenserna av den markanvändning som detaljplanen fullt utbyggd medger. Den formellt möjliga utbyggnaden kommer med stor säkerhet inte att utnyttjas för planen i sin helhet. För såväl noll-alternativ som utbyggnadsalternativet, finns en stor osäkerhet kring utbyggnadernas inriktning genom att detaljplanerna möjliggör verksamheter av olika inriktningar inom ett och samma område och byggnader i upp till tre våningar. Avsikten med planutformningen är att ge stor flexibilitet och att möjliggöra olika typer av företag inom området. Erfarenhetsmässigt sker utbyggnad av industri och partihandel huvudsakligen i ett våningsplan oavsett om detaljplanen medger flera våningar. Med hänsyn till dessa osäkerheter grundas därför MKB:n på nedan beskrivna antaganden om hur byggnadsrätterna i planen kommer att utnyttjas.

Noll-alternativet innebär att området ianspråkts för industri, partihandel m m i enlighet med gällande detaljplan. Med undantag för fjärrvärmeverket och den befintliga gården, är området idag obebyggt. Den sammanlagda tillåtna byggnadsytan är enligt detaljplanen 90 200 m² (Tillåten byggnadsyta är 40 % av fastighetsarean). Planerna medger kontor, partihandel, industri och centrumverksamhet (befintlig gård) samt handelsträdgård.

Vårt antagande är att den tillåtna byggnadsytan fördelas enligt följande;

- Ca 80% industri med tillhörande kontor, totalt cirka 71 000 m²
- Ca 20% partihandel, totalt cirka 18 000 m²
- 0 % kontor

Därtill kommer centrumverksamhet inom befintlig gård, 1 000 m²

Vi bedömer att såväl industri som partihandel i huvudsak kommer att byggas i ett våningsplan, även om byggnadsrätten medger flera plan. Den angivna byggnadsytan är den yta som maximalt kan utnyttjas i ett plan.

Utbyggnadsalternativet innebär främst att detaljhandel möjliggörs inom området. Förslaget innebär förändringar avseende framkomlighet och säkerhet i trafiksystemet samt den lokala dagvattenhanteringen. Vidare sker en förstärkning av grönstrukturen i området. Detaljplanen medger utbyggnad av handel, kontor, industri, kunskaps- och tjänsteföretag, tekniskt inriktad verksamhet, återvinningscentral och tekniska anläggningar (befintlig värmecentral, transformatorstation).

Möjlig utbyggnad för handel är begränsad till 22 000 kvm bruksarea för butiker med inriktning mot sektorn hem, hus och fritid. Butikerna förutsätts vara i en våning. Livsmedelshandel tillåts ej. I MKBn förutsätts att handelsbyggrätten utnyttjas i sin helhet.

För övriga verksamheter har vi antagit att den tillåtna byggnadsrätten fördelas enligt följande;

- Kontor, kunskaps- och tjänsteföretag, tekniskt inriktad verksamhet, 2 våningar, ca 34 000 m²
- Industri, ej störande, 1 våning, 19 600 m²
- Återvinningsdepå: 27 000 m² (avser hela markytan, byggyta ej relevant här)

Utbyggnadsalternativet omfattar även utbyggnad av järnvägen med en planskild korsning av väg 108 samt breddning av väg 108 från 10- till 16-metersväg. Miljökonsekvenserna av dessa förändringar kommer närmare att belysas i separata utredningar av Banverket respektive Vägverket.

Utbyggnadsalternativet redovisas närmare i planbeskrivningen. Såväl utbyggnadsalternativet som noll-alternativet bedöms bli genomförda i sin helhet under en tidsperiod av uppskattningsvis cirka 10 år.

Genomförandetiden för järnvägen och delar av kvartersmarken påbörjas dock först år 2015.

AVGRÄNSNING

Boverkets rapport, *Boken om MKB för detaljplan*, med tillhörande checklista, utgör underlag för identifiering av faktorer som kan påverkas av utbyggnaden.

Följande faktorer bedöms viktiga att belysa i MKB:n;

- Handelns påverkan på tätortscentrum och regionen
- Naturresurser
- Bevarandeintressen

- Stads- och landskapsbild
- Hälsa och säkerhet
- Överensstämmelse med Miljökvalitetsnormer
- Överensstämmelse med nationella miljökvalitetsmål

KONSEKVENSBESKRIVNING

ALLMÄNT

Området planeras enligt utbyggnadsalternativet huvudsakligen för handels-, industri-, kontors- och teknikföretag. Industrin förutsätts vara av inte störande karaktär. Området omges av verksamhetsområden som totalt sett är mindre känsliga för störningar. Fastigheten Hemmestorp 2:6 som är belägen omedelbart öster om Vesumsvägen utnyttjas idag enbart för verksamheter. Inom och i anslutning till området finns två bostadsfastigheter, Hemmestorps gård respektive Hemmestorp 4:7, vars miljösituation särskilt måste beaktas i samband med utbyggnaden. Hemmestorps gård som är belägen inom planområdet skall enligt planförslaget ingå i verksamhetsområdet men kommer under en övergångstid att utnyttjas som bostad. Bostadsfastigheten inom fastigheten Hemmestorp 4:7 är belägen öster om Vesumsvägen, cirka 100 meter nordöst om planområdet och påverkas redan idag av industritrafik och angränsande industri. I ett tidigt skede av områdets utbyggnad kan den planerade återvinningsdepån i den nordöstra delen av verksamhetsområdet komma att påverka bostadsbebyggelsen. Verksamhetens omgivningspåverkan kan närmare behöva studeras i samband med bygglovgivning.

Det är svårt att på förhand bedöma hur många som kommer att vara sysselsatta inom området. Då handeln normalt sett har en högre sysselsättningsstäthet (ett normalvärde, cirka 100 kvm lokalyta/sysselsatt ger 220 sysselsatta inom handelsområdet) bedöms utbyggnadsalternativet som helhet ha en högre sysselsättningsstäthet än noll-alternativet.

Riksintressen

Väg 108 är av riksintresse för kommunikation. I övrigt berörs inga riksintressen.

HANDEL

Etableringen av handel är en fråga av mellankommunal och regional betydelse. Malmö-Lund-regionen är starkt sammanflätad med relativt korta

avstånd och ett rikt utbyte av handel sker idag mellan städerna och de kringliggande kommunerna.

Konsekvenserna för handeln inom regionen har belysts i utredning av Nordplan i juni 2002, se bilaga 2. Utredningen visar att det idag finns ett omfattande handelsflöde av hemvaror mellan kommunerna. Malmö har ett stort inflöde medan övriga kommuner har kraftiga utflöden. Totalt har området ett inflöde från omgivande kommuner på 5 %. Staffanstorp har ett årligt utflöde av hemvaror på drygt 25 miljoner. Det finns ett mycket stort inflöde av köpkraft för fritidsvaror till området från dess omland men det finns även betydande flöden inom området. Staffanstorp har här ett årligt utflöde av på drygt 30 miljoner kronor.

Utbyggnadsalternativet:

Påverkan på Staffanstorps centrum;

Konsekvenserna av den planerade utbyggnaden, dess påverkan på centrumhandeln i Staffanstorp, har belysts i separat studie av Nordplan AB, se bilaga 1. Enligt utredningen bedöms utbyggnaden inte medföra någon påtaglig negativ effekt för centrumhandeln i Staffanstorp. Genom ett aktivt samarbete mellan centrumhandeln och externhandeln bedöms även centrumhandeln kunna utvecklas positivt till följd av nyetableringar inom östra delen av Staffanstorp. (I det nu framtagna detaljplaneförslaget har handeln utökats med cirka 1 000 kvm sedan utredningen genomfördes.)

Regional påverkan:

Påverkan på konkurrenterna bedöms i Nordplans utredning bli mycket begränsad. Den planerade utökningen av handel i Staffanstorp innebär att befintliga konkurrenter i regionen förväntas förlora omkring 1% av sin omsättning till den nya etableringen. Den största påverkan uttryckt i procent sker på idag befintlig verksamhet i området. Samtidigt som det nya området byggs ut har marknaden ökat kraftigt varför påverkan inte innebär minskning i omsättning för konkurrenterna utan minskade ökningsmöjligheter.

Konkurrensen kring kunderna kommer att vara hård. Med tanke på konkurrenssituationen, speciellt då det gäller fritidsvaror, kan det vara rimligt att göra en mindre utbyggnad och i så stor utsträckning som möjligt koncentrera utbudet till hemvaror. Detta utbud finns redan idag och genom tillskott inom dessa branscher skulle handelsområdet på ett bra sätt markera sin plats på marknaden som centrum för "hus och hem". En utbyggnad med upp till 20 000 kvm och koncentration på hemvaror är en rekommendation baserad på marknadsutvecklingen och i utredningen gjorda beräkningar. Tillgängligheten blir extra viktig vid utvecklingen av området. Hemvaror är ofta stora och skrymmande och ställer stora krav på transportlösningarna. Samordning med befintliga verksamheter inom området är viktig för att undvika "kannibalism".

Noll-alternativet:

De gällande detaljplanerna medger partihandel men inte utbyggnad av detaljhandel. En ökad utbyggnad av partihandeln bedöms jämfört med utbyggnadsalternativet innebära en ökad lastbilstrafik, en minskad personbilstrafik och en minskad sysselsättningstäthet.

NATURRESURSER

Området är redan idag enligt gällande detaljplan avsett för annan markanvändning än jordbruk. Stor del av området brukas dock ännu som åkermark. Jordbruksmarken inom området är liksom inom stora delar av kommunen i övrigt, av hög kvalitet. Enligt lantbruksbruksnämndens översiktliga klassificering med avseende på markens produktionsförmåga tillhör området klass 10. (Åkermarken indelas i klass 1-10, där klass 10 är bäst).

Grundvattenytan inom området ligger enligt geoteknisk undersökning, Geo Syd AB, 1989, cirka 0,6 – 1,5 meter under befintlig marknivå. Schaktarbete kan normalt ske i torrhet då marken huvudsakligen utgörs av täta jordarter. Vid djupare schakter kan viss risk för bottenuppluckring föreligga pga. högt vattentryck i förekommande siltskikt varför geoteknisk detaljundersökning bör ske i dessa fall innan arbetet påbörjas. Tidigare schaktningsarbeten inom området vid fjärrvärmeverket och i samband med ledningsutbyggnader har inte indikerat att grundvattennivån ligger högt i området.

Utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden enligt det nya detaljplaneförslaget innebär ianspråktagande av cirka 30 ha av jordbruksmark klass 10. Geoteknisk detaljundersökning kan erfordras bl a för de planskildheter som föreslås under väg 108.

Noll-alternativet

Ianspråktagande av åkermark sker i samma omfattning som i utbyggnadsalternativet.

BEVARANDEINTRESSEN

Området berörs inte av några riksintressen enligt Miljöbalken 3 kap 6 §.

Kulturmiljö

En arkeologisk utredning har under år 2000 genomförts för området. (Riksantikvarieämbetet UV Syd, rapport 2000:11). Vid utredningen påträffades ett drygt 40-tal boplatzlämningar i form av gropar, stolphål och härdar.

Området är stort av sentida markingrepp, varför fortsatta undersökningar inte kan anses vetenskapligt motiverade. Inom den södra delen av området finns en cirka 410 meter lång gränsvall bevuxen med pilar (Fornlämning 22 i Länsstyrelsens fornlämningsregister) som sträcker sig genom planområdet i väst-östlig riktning. Vallen bör enligt utredningen undantas från exploatering.

Utbyggnadsalternativet

Gränsvallen undantas från exploatering och kompletteras med nya pilträäd.

Noll-alternativet

Samma som enligt utbyggnadsalternativet.

Naturmiljö

I området som helhet finns relativt få naturvärden. Följande bör dock omnämnas:

I parkområdet kring värmeverket förekommer groddjur i vattensamlingarna och vid gårdsmiljön öster om värmeverket finns äldre trädvegetation. Tillsammans med grönstråk inne i Staffanstorp samt järnvägen (Staffanstorpsbanan) bildar dessa miljöer en spridningskorridor för växt- och djurliv. En annan spridningskorridor finns via Sockerbruksparken - parken vid Bo 97 – golfbanan samt pilevallen/-gränsvallen inom planområdet.

Utbyggnadsalternativet

Föreslagen gata parallellt med järnvägen i norr, berör närområdet kring befintlig damm. Gatumiljöerna inom verksamhetsområdet kommer att förses med trädplanteringar och i nord/sydlig riktning kommer ett stråk med våtmarker/planteringar att anordnas för lokalt omhändertagande av dagvatten. Gränsvallen i öst-västlig riktning kommer att kompletteras med nya pilträäd. Förutsättningarna för naturmiljön inom området förbättras jämfört med noll-alternativet.

Noll-alternativet

Detaljplanen omfattar vissa gatuplanteringar men saknar stråk för lokalt omhändertagande av dagvatten.

STADSBILD, LANDSKAPSBILD

I första hand bedöms förändringarna inom området påverka trafikantupplevelsen från väg 108 och upplevelsen av tätortsranden mot det öppna slättlandskapet i öster.

Utbyggnadsalternativet:

Upplevelsen från väg 108 kommer att påverkas såväl av den planerade ombyggnaden av väg 108, från 10 till 16 metersväg, som av den planerade utbyggnaden av verksamhetsområdet. Förändringarna inom vägområdet kommer närmare att belysas av Vägverket i kommande utredningar.

Detaljplanen ger ramarna för utbyggnaden men låser inte den framtida bebyggelseutformningen. Det är därför svårt att i nuläget bedöma konsekvenserna av planen. Ambitionerna för områdets gestaltning framgår av detaljplanens utformningsbestämmelser och beskrivning.

Upplevelsen av tätortsranden redovisas genom fotomontage från Dalbyvägen från en punkt cirka 500 meter öster om samhället, se bilaga 3. Fotomontaget redovisar en volymstudie av tillåten byggnadshöjd (takhöjd tillkommer) och föreslagen trädplantering mot Vesumsvägen.

Noll-alternativet:

Konsekvenserna för ombyggnaden av väg 108 är lika som i utbyggnadsalternativet. Förutsättningarna att styra utbyggnaden och att samordna gestaltning av väg- och bebyggelseområden bedöms inte lika goda som i utbyggnadsalternativet. Bebyggelseavgränsningen mot landskapet är densamma som i utbyggnadsalternativet, dock att träden saknas längs Vesumsvägen.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller

Förändringarna inom planområdet bedöms i första hand påverka omgivningen genom trafikbuller och industribuller. Nedan anges de normer och riktvärden som tillämpas vid bedömning av miljöpåverkan.

Trafikbuller

Vanligen anger man trafikbullernivåer i form av ett vägt medelvärde över ett dygn (ekvivalentnivå). I vissa fall är det motiverat att också ange toppvärden, så kallad maximalnivå (maxnivå). Dessa maximalnivåer härrör i samband med vägtrafik ifrån enskilda fordonspassager, vanligen från den tunga trafiken.

I bullerutredningar används oftast beräknade värden framför uppmätta värden. Anledningen till detta är att beräknade värden ger ett resultat som gäller för de vädersituationer som riktvärdena avser. Därtill kommer svårigheten med att mäta en framtida situation. Beräkningsmodellen avser exempelvis en kontrollerad vädersituation med svag vind från bullerkällan mot beräkningspunkten. Beräkningar ger därför oftast större noggrannhet än enstaka mätningar. Detta gäller framförallt vid större avstånd (>30 m) mellan bullerkällan och beräkningspunkten. Därtill kommer att man med beräkningar kan visa framtida situationer.

Regeringen har i en proposition¹ angivit riktvärden för trafikbuller. I en första etapp till år 2003, skall befintliga fastigheter som är utsatta för 65 dB(A) ekvivalentnivå eller mer från vägtrafikbuller åtgärdas. I den andra etappen, där slutdatum ej är fastställt, inriktas arbetet på

¹ Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

att uppnå följande riktvärden, vilka också skall användas vid nybyggnation av bostäder eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
 45 dB(A) maxnivå inomhus, nattetid
 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 70 dB(A) maxnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Med en normal fasaddämpning om 25 dB(A) kommer en utomhusnivå om 55/70 dB(A) ekvivalent-/maxnivå att motsvara en inomhusnivå om 30/45 dB(A) ekvivalent-/maxnivå.

Beräkningarna av bullernivåer samt avgashalter baseras på trafikmängder enligt bilaga 5. Utöver däri angivna trafikmängder har även trafikmängderna för ett fullt utbyggt verksamhetsområde öster om Industrivägen adderats. Detta innebär att följande trafikmängder har använts i beräkningarna:

- Industrivägen 6300 f/d
- Vesumsvägen 900 f/d

Industribuller

Externt buller förekommer från de flesta industrier, dels från själva tillverknings-processen, dels från transporter och materialhantering. Vid prövning av tillstånd till industriverksamhet skall även bullerfrågorna beaktas. Med stöd av plan- och bygglagen kan kommunerna lägga ut skyddsområden runt industriverksamheter (miljöfarliga verksamheter i Miljöbalkens mening) och därmed säkerställa ett betryggande avstånd mellan störningskällan och omgivande miljöer.

För externt industribuller gäller riktvärden enligt Externt industribuller – allmänna råd (SNV RR 1978:5 rev. 1983). Riktvärden finns för såväl befintlig som vid nyetablering av industri. Praxis i tillämpningen har utvecklats till att numera huvudsakligen tillämpa värdena för nyetablering.

Riktvärdena avser frifältsvärden eller till frifältsvärden korrigerade värden. Om ljudet innehåller ofta återkommande impulser skall den ekvivalenta ljudnivån korrigeras för detta.

Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA.

Områdesanvändning ¹⁾	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge "FAST"
	Dag kl 07-18	Kväll kl 18-22 samt dag mot söndag och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 ²⁾	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor. ³⁾	40	35	35	50

1) Vid de fall kringliggande område ej utgörs av angivna områdestyper bör bullervillkoren anges på annat sätt, t.ex. ljudnivå vid stadsplanegräns eller på ett visst avstånd från anläggningen.

- 2) Värdet för natt behöver ej tillämpas för utbildningslokaler.
3) Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

Riktlinjerna avser verksamhet för hela dag,- kvälls respektive nattperioder. I de fall verksamhet pågår endast en del av en period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas under den tid under vilken verksamheten pågår. Till verksamhet räknas även utrustning som alstrar buller då annan industriverksamhet ej bedrivs exempelvis fläktar. (Naturvårdsverkets hemsida <http://www.environ.se>)

Utbyggnadsalternativet

Trafikbuller

Transportintensiva verksamheter och handelsetableringar innebär att transportbehovet ökar inom delar av det överordnande vägnätet vilket kan påverka den regionala miljösituationen.

Vägverket planerar en ombyggnad av väg 108 från två till fyra körfält vilket innebär en breddning av vägen från ca 10 meter till ca 16 meter. Breddningen av vägen kommer att ske österut mot nu aktuellt planområde. En preliminär profilstudie av järnvägen och den planerade planskilda korsningen av vägen, visar att vägen i korsningspunkten behöver höjas närmare 1 meter. Höjningen av vägbanan ökar i viss utsträckning bullerspridningen mot omgivningen. Den omgivande bebyggelsen utgörs av olika verksamheter som normalt inte är bullerkänsliga. På det aktuella partiet finns den närmast liggande bostadsbebyggelsen belägen på ett avstånd av ca 300 meter från vägen.

Som kontroll har en översiktlig bullerberäkning baserad på prognostiserade framtida trafikmängder enligt RTI-planen gjorts. I denna anges en generell trafiktillväxt på 27% för biltrafiken och 54% för lastbiltrafiken under en 10- till 20-års period på det statliga vägnätet i Skåne. Denna trafiktillväxt skulle då innebära ca 12 000 fordon per dygn på väg 108.

En beräkning av ett frifältsvärde, dvs utan att några byggnader eller andra föremål skärmar av buller, ger en ekvivalent bullernivå på ca 47 dB(A). Befintliga och planerade byggnader i området mellan 108 :an och Industrivägen ger och kommer att ge en bullerreduktion av olika storlek beroende på höjd och utbredning av byggnaderna. I Vägverkets preliminära utredningsmaterial för breddning av väg 108 har planerats att anlägga en låg vall utmed vägen. Denna kommer att ge en reduktion av bullernivåerna. För boende kommer profilhöjningen över järnvägen ur bullersynpunkt att ge ytterst marginella effekter och den största bullerstörningen kommer att vara ifrån trafiken på Industrivägen.

I samband med upprättande av arbetsplan för ombyggnad av väg 108 kommer bullerfrågorna att utredas närmare.

Inom utbyggnadsområdet finns en bostadsfastighet. Bostadsfunktionen inom Hemmestorps gård som är belägen inom området förutsätts enligt nu gällande och föreslagen detaljplan upphöra i samband med planens genomförande, varför inga särskilda bedömningar av bullerpåverkan sker. Närmaste bostad i övrigt är Hemmestorp 4:7 som ligger öster om Vesumsvägen ca 100 m norr om järnvägen. Denna bostad kommer på grund av den bedömda trafikökningen om 300 f/d få något ökade bullernivåer. Bullernivåerna kommer dock fortfarande vara låga. Vägtrafikbullernivån efter utbyggnad är beräknad till 43 dB(A) ekvivalentnivå samt 65 dB(A) maximalnivå.

Väster om Industrivägen ligger bostadsbebyggelse i direkt anslutning till vägen. SWECO VBB har särskild trafikutredning, se bilaga 5, gjort en bedömning av verksamheternas trafikstring och hur trafikflödet fördelas på de olika tillfartsvägarna. Den nya förbindelsen till väg 108 bedöms vid full utbyggnad ge ett trafiktillskott av 850 bilar/dygn i 2002 års trafiksiffror. Till denna ökning har sedan den bedömda trafikökningen för ett fullt utbyggt verksamhetsområde på den östra sidan av Industrivägen adderats, vilket har på det aktuella avsnittet bedömts innebära ytterligare ca 1700 f/d.

För fastigheter belägna i omedelbar anslutning till korsningen Industrivägen/Kometvägen beräknas bullernivåerna till 56 dB(A) ekvivalentnivå respektive 76 dB(A) maximalnivå. Resultatet tyder på att första raden av fastigheter utmed Industrivägen kan få bullernivåer som överskrider riktvärden för nybyggnad/väsentlig ombyggnad för såväl ekvivalentnivå som maximalnivå. Gällande maximalnivån förändras inte denna med de förväntade trafikökningarna då denna härstammar från det mest bullrande fordonet. Det innebär därmed att den bullerförändring som kommer att ske gäller dygnsnivåerna som beräknas öka med ca 1 dB(A) vilket inte är en hörbar förändring. Eftersom den årliga generella uppräknings av trafik kommer att medföra trafikmängder som i sig ger ekvivalenta bullernivåer kring 55 dB(A) för första raden av bebyggelse utmed Industrivägen finns behov av att noggrannare utreda bullersituationen för dessa bostäder.

Industribuller

Den planerade industriebyggnaden skall vara av icke störande karaktär. Verksamheterna kan oavsett detta komma att påverka närområdet genom buller från utomhusaktiviteter, transporter och fläktar.

Omgivningspåverkan av trafiken inom återvinningsdepåns område kan eventuellt påverka omgivningen. Trafiken inom depån ger ett litet tillskott av buller men avståndet till bostadsfastigheten Hemmestorp 4:7 är så pass långt att störningarna blir begränsade. Eventuellt behov av åtgärder bör närmare bedömas i samband med bygglovsprövningen av anläggningen.

Noll-alternativet

I detta alternativ saknas koppling mellan utbyggnadsområdet och Industrivägen varför bostadsbebyggelsen längs vägen inte kommer att påverkas av ökat buller.

Påverkan av industribuller bedöms lika som i utbyggnadsalternativet.

Vibrationer

En generell beskrivning av vibrationer och markförhållanden redovisas nedan.

Trafik skapar lågfrekventa vibrationer. Dessa sprids som tryck- och skjuvvågor genom jorden. Frekvensen för vibrationer är i storleksordningen 5-100 Hz. Den dämpning av vibrationernas spridning som sker i marken beror på jordlagrens sammansättning och deras mäktighet samt på grundvattenmängd. Minst dämpning av vibrationer sker i vattenmättade lerjordar av sedimentärt ursprung. I vissa fall kan vibrationer i dessa jordar spridas flera hundra meter. Lermoräner är mer kompakta och medför en snabbare avklingning av vibrationernas utbredning.

Marken inom området bedöms inte vara särskilt vibrationsbenägen. Riskerna för vibrationer från tung trafik på väg 108 kommer närmare att belysas i vägverkets utredningar i samband med utbyggnaden av väg 108. Riskerna för vibrationsstörningar av järnvägstrafik förutsätts närmare komma belysas i den fortsatta planeringen av järnvägen.

Utbyggnadsalternativet

Risken för vibrationsstörningar bedöms som liten.

Noll-alternativet

Risken bedöms lika som för utredningsalternativet.

Luftföroreningar

Nedan anges de normer och gränsvärden som tillämpas avseende luftföroreningar.

Vägtrafik medför utsläpp av luftföroreningar, däribland kväveoxider², kolmonoxid, olika kolväten och fossil koldioxid. Av dessa omfattas kolmonoxid och kvävedioxid av Naturvårdsverkets gränsvärden, vanligen är kvävedioxid det ämne som är dimensionerande. Sekundärt, efter kemiska reaktioner med bland annat kolväten och kväveoxider, kan marknära ozon bildas.

Enligt Naturvårdsverkets gränsvärde får halten av kvävedioxid vid så kallad 98-percentil avseende timvärden³ inte överstiga 110 µg/m³. Med hänvisning till fastlagda

² Kväveoxider (NO_x) är ett samlingsnamn på bland annat kvävemoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂).

³ Med 98-percentil avses ett extremvärde som endast under begränsad tid (2 % av tiden) överskrids. Värdet kan baseras på dygnsmedelvärden eller timmedelvärden, här avses timmedelvärden.

miljökvalitetsnormer har Naturvårdsverket beslutat att från år 2005 sänka gränsvärdet till $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Det åligger kommunen att i sin planering säkerställa att denna nivå inte överskrids. Gränsvärdet avser den totala halten, det vill säga bakgrundshalten tillsammans med det lokala tillskottet. För det aktuella området uppskattas att bakgrundshalten idag är cirka $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$. På grund av minskade utsläpp av luftföroreningar i framtiden (bättre reningsteknik), förväntas att bakgrundshalten sjunker och för år 2010 antas att den är cirka $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Med spridningssimuleringar har beräknats tillskottet av kvävedioxid vid de olika trafiklederna. Spridningsberäkningarna är utförda med VBBs landsvägsmodell. Denna modell är ursprungligen utvecklad i ett projekt åt Naturvårdsverket. Modellen har sedan uppdaterats åt Vägverket. Modellen beaktar det regionala klimatet vad avser bland annat fördelning av vindriktningar och temperaturskiktningar. Vidare tar den hänsyn till den atmosfärskemiska omvandlingen av kväveoxid till kvävedioxid.

I enlighet med ett nationellt mål bör utsläppen av koldioxid från fossila källor år 2000 inte överstiga utsläppsnivån för år 1990, därefter skall utsläppen minska ytterligare. Detta mål finns även regionalt. Målet är sektorsindelade och avser exempelvis hela transportsektorn. Detta innebär att om utsläppen ökar i en del, måste det minska i en annan del av transportsektorn. Minskningen kan åstadkommas exempelvis genom att minska trafikarbetet, minska andelen fossila bränslen eller att motorena blir mer effektiva.

Utbyggnadsalternativet

Inom den nya detaljhandelsetableringens hela regionala influensområde svarar, enligt Nordplans utredning, inköpsresorna av detaljhandelsvaror för maximalt 5% av det totala trafikarbetet. Influensområdet definieras i bilaga 2.

Sammantaget kommer antalet handelsresor regionalt att minska med 2,7%. Fordonsarbetet (mil/år) kommer att minska med 2,0% jämfört med nollalternativet. Orsaken till detta är att de som ändrar inköpsställe kommer att åka genomsnittligt något kortare än förut.

De relativa avgashaltförändringarna kommer att minska inom regionen. De totala utsläppen av CO_2 och NO_x kommer att minska med 2,4% respektive 2,0%. Motsvarande förändringar i ton per år av utsläppen blir en minskning med 2650 ton respektive 16 ton.

Bedömningar av tillskottet från utsläpp till luft har gjorts i samma punkter som för bullerberäkningarna, dvs för fastigheten Hemmestorp 4:7 samt första radens bebyggelse utmed Industrivägen. Bedömningarna har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet AIG/S i vilken avgashalter i gaturum kan beräknas. Metoden är framtagen för att beräkna halter i slutna gaturum och är därmed inte direkt anpassad i den aktuella miljön. Dock ges en indikation över om det kan finnas problem med luftkvaliteten för boende i området.

Beräkningarna visar på låga tillskott av NO_2 . Som mest beräknas tillskottet bli ca $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för NO_2 . Tillsammans med bakgrundshalten blir därmed de totala halterna för NO_2 ca $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nivåerna ligger betydligt under nuvarande gränsvärden samt kommande miljökvalitetsnorm.

Industrin kan ge utsläpp till luft från verksamhet eller transporter, t ex lukt- eller miljöpåverkande ämnen och stoft. Den planerade industrin skall vara av icke störande karaktär.

Noll-alternativet

Ur ett regionalt perspektiv blir antalet handelsresor något större jämfört med utredningsalternativet. Det gäller även de totala utsläppen av CO₂ och NO_x

De lokala utsläppen av CO₂ och NO_x till luft bedöms lika som för utbyggnadsalternativet.

Lukt

Utbyggnadsalternativet

Några luktolägenheter från planerad industri förväntas inte. Den planerade återvinningsdepan ska även kunna ta emot trädgårdsavfall. I samband med rötning av detta avfall kan lukt uppstå. Luktutsläppen sker främst i samband med lagrat inkommande material samt vid luftning av materialet.

Luktutsläppen förekommer dock under själva arbetsmomenten och därmed inte ständigt förekommande. I Svedala driver kommunen en liknande anläggning där kompostering av ca 2000-2500 ton trädgårdsavfall sker. Närmaste bostadsområde ligger här cirka 300-400 meter från denna anläggning. Svedala kommun har inte fått in några klagomål från boende i närområdet av att denna anläggning medför några störningar i form av lukt⁴. Verksamhetens omgivningspåverkan kan dock behöva studeras närmare i samband med prövningen av bygglovsärendet.

Noll-alternativet

Inga luktolägenheter förväntas från planerade verksamheter.

Barriäreffekter

Barriäreffekter kan dels ha karaktären av en fysisk barriär, dvs en lokalisering innebär en minskad framkomlighet pga den bebyggda miljön. Barriäreffekten kan också vara visuell om t ex en vy eller utsikt över ett område försämras.

Väg 108 utgör idag en barriär för kontakten mellan området och de mer centrala delarna av samhället.

Utbyggnadsalternativet

Tillgängligheten till det nya verksamhetsområdet ökar genom planskildheten under väg 108 samt förlängningen av Maskinvägen och de föreslagna GC-förbindelserna.

⁴ Enligt uppgifter från Tom Andersson, Svedala kommun, 030613.

Noll-alternativet

Medför något sämre tillgänglighet jämfört med utredningsalternativet genom att Maskinvägen inte förlängs samt att ingen planskildhet tillkommer under väg 108.

Trafiksäkerhet

Den föreslagna inriktningen mot handel innebär att trafiken till och inom området förväntas öka. Åtgärder föreslås i det överordnade vägnätet i syfte att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för de som söker sig till området. Fördelningen av trafiken mellan de två trafikplatserna vid väg 108 samt uppbyggnaden av det interna trafiknätet i området syftar till att uppnå en hög trafiksäkerhetsstandard. Inom området föreslås enkelriktade gång- och cykelbanor längs ömse sidor av gatorna vilka ansluts till det överordnade GC-vägnätet i kommunen.

Utbyggnadsalternativet:

Förslaget innebär att de separata gång- och cykelbanorna samt trottoarerna byggs ut. Det nordsydliga huvudstråket centralt i området kommer att knyta samman huvudnätet vilket innebär att gående och cyklande trafiksäkert kan ta sig såväl till viktiga målpunkter inne i samhället som till ett eventuellt framtida stationsläge inom planområdet.

Noll-alternativet:

Innebär en lägre trafiksäkerhetsstandard jämfört med utbyggnadsalternativet.

Beredskap

Räddningstjänststationen är belägen vid Kometvägen väster om väg 108. Räddningstjänsten skall genom insatser hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö. Tillgängligheten till verksamhetsområden och publika verksamheter är av stor betydelse för räddningstjänstens möjligheter att snabbt kunna göra insatser.

Utbyggnadsalternativet:

Den föreslagna förbindelsen under väg 108 innebär bättre tillgänglighet till såväl Östra industriområdet som till det nu planerade området.

Noll-alternativet:

Innebär ingen förändring i förhållande till nuläget.

RISKER AVSEENDE ANGRÄNSANDE TRANSPORTLEDER

Bakgrund

Området gränsar i väster till väg 108 och i norr till reservat för järnvägen Malmö-Dalby.

Ur hälso- och säkerhetssynpunkt skall risker i samband med transporter och brand beaktas. Väg 108 är utpekad som primär transportväg för farligt gods.

Skyddsavstånd

För väg 108 tillämpar Vägverket ett bebyggelsefritt "skyddsavstånd" om trettio meter.

Länsstyrelsen i Skåne län har i olika uttalanden angivit att man ej önskar etableringar av bostäder eller verksamheter närmare än 40 meter från järnvägar (närmsta spårmitt). Detta avstånd är grundat på Länsstyrelsens bedömning att vid en urspåringsolycka kommer tågagnar maximalt 25 meter från banan. Till detta lägger man ett arbetsutrymme på 15 meter för räddningstjänsten.

Göteborgs kommun har i en fördjupad översiktsplan angivit schablonvärden på skyddsavstånd för bostäder och verksamheter gentemot vägar som är rekommenderade för transport av farligt gods och järnvägar. För kontor och köpcentra anges avståndet femtio meter till väg och trettio meter till järnväg. Lager och delar av parkering kan dock utan särskilda åtgärder medges fram till 30 meter från en vägtrafikled. Om kortare avstånd tillämpas, skall detta kompenseras genom olika riskreducerande åtgärder.

Värderingar

Nedan redovisas de begrepp som normalt används vid värdering av risker.

Vid värdering av risker relateras ofta till två begrepp: individuell risk och samhällsrisk (eller kollektiv risk). Med individuell risk avses sannolikheten för en enskild människa att omkomma, med kollektiv risk avses sannolikheten att någon i populationen (vem som helst) omkommer. I allmänhet anses att en verksamheter som medför en årlig individrisk om 10^{-6} , en på en miljon, i allmänhet är sådana att de kan vara acceptabla men att vissa begränsade insatser görs för att öka säkerheten.

Vid värdering av den kollektiva risken beaktas även antalet omkomna vid olika enskilda olyckorna. Enligt ett kriterium som föreslås av DNV i Räddningsverkets rapport Värdering av risk⁵, skulle en kollektiv risk där sannolikheten för ett dödsfall per år understiger 10^{-4} kunna tolereras under vissa förutsättningar, liksom en händelse där sannolikheten för tio dödsfall under ett år är mindre än 10^{-5} . Vad gäller en händelse som har en risknivå för ett dödsfall om 10^{-6} respektive tio dödsfall om 10^{-7} , skulle denna risk betraktas som så liten att inga ytterligare åtgärder skulle erfordras.

Vid sidan av att jämföra med de beräknade absoluta risknivåerna, beskrivna som en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, finns fyra övergripande principer, vid

⁵ Räddningsverket, 1997. Värdering av risk. P21-182/97.

värdering av huruvida en risk är acceptabel eller om olika riskreducerande åtgärder bör övervägas. Dessa principer är

- Rimlighetsprincipen
- Proportionalitetsprincipen
- Fördelningsprincipen
- Principen om undvikande av katastrofer

Rimlighetsprincipen innebär att en verksamhet inte bör medföra risker som med rimliga medel kan undvikas. Även om riskerna från en verksamhet skulle vara acceptabel enligt de normer som diskuterats ovan, bör alltid övervägas om det finns ytterligare åtgärder som kan reducera riskerna. Om dessa åtgärder är rimliga med avseende tekniska förutsättningar, ekonomiska medel och riskreducerande effekt, bör de vidtagas.

Proportionalitetsprincipen innebär att de totala riskerna som en verksamhet medför, inte bör vara oproportionerligt stora i förhållande till de fördelar som verksamheten medför. Detta innebär således att man kan acceptera högre risker för en verksamhet där nyttan är stor, än för en verksamhet där nyttan är mer begränsad.

Fördelningsprincipen innebär att riskerna inom samhället bör vara skäligt fördelade i relation till de fördelar som olika verksamheter medför. Detta innebär exempelvis att den som har nytta av en verksamhet, även skall ta en större del av riskerna. Vidare skall riskerna av en verksamhet inte slå ensidigt mot en personkategori.

Principen om undvikande av katastrofer avspeglar den accelererande aversion man känner för stora olyckor, och att samhället har förhållandevis allt svårare att hantera allvarliga olyckor. Principen innebär att man hellre bör realisera en viss sammanlagd risknivå i olyckor med en högre sannolikhet men lägre konsekvens, än i olyckor med en lägre sannolikhet men allvarligare konsekvens.

Förutsättningar

Väg 108

Avståndet mellan nuvarande vägbanekanten och den föreslagna fastighetsgränsen är *nuläget* cirka 30–34 meter, avståndet till mark med byggnadsrätt är cirka 36–40 meter. *Efter breddningen* av vägen kommer dessa avstånd att minska till 24–28 meter, respektive 30–32 meter. För kontor och handel kommer avståndet till vägen att uppgå till femtio meter och för parkering till trettio meter. För industri har antagits att avståndet kan uppgå till cirka trettiofem meter (36 m). Trafikflödet uppgår till cirka 9 200 fordon per årsmedeldygn, varav cirka 6 % är tung trafik.

Trafikflödet längs väg 108, förbi planområdet, uppgår till cirka 9 200 fordon per årsmedeldygn, varav cirka 6 % är tung trafik. Vägen är rekommenderad för transport av farligt gods men någon statistik över hur mycket farligt gods som transporteras finns inte. Normalt består vägtransporter med farligt gods till cirka 75 % av olika former av brandfarliga vätskor såsom bensin och eldningsolja. Cirka tio procent är olika typer av gaser, knappt fem procent är frätande ämnen, övriga klasser utgör tillsammans cirka fem procent. Enligt en studie av Vägverket Västra regionen, uppgår andelen transporter med brandfarlig vätska till 2–4 % av den tunga trafiken. För det aktuella avsnittet av

väg 108, skulle således enligt denna statistik per dag passera ett tiotal lastbilar med eldningsolja eller bensin. Antalet transporter med gas skulle uppgå till några enstaka per dag.

Järnvägen

Järnvägen trafikeras inte i nuläget. Förutsättningarna att återuppta persontrafiken på banan är för närvarande under utredning och en stor osäkerhet finns kring järnvägens framtida utformning.

Järnvägen gränsar i söder till en lokalgata inom planområdet samt till kvartersmark för verksamheter. Avståndet mellan spårmitt och fastighetsgräns är enligt *gällande detaljplan* 14 meter, avstånd till bygggränt är 20 meter. Enligt förslag till ny detaljplan kommer dessa avstånd att öka till 20 meter (fastighetsgräns) respektive 38–40 meter (bygggränt).

Utbyggnadsalternativet

Väg 108:

Riskerna med trafik på väg 108 kommer väsentligt att minskas genom den planerade ombyggnaden av vägen. Riskfrågorna i denna del kommer närmare att belysas av vägverket i kommande utredningar.

Vid trafikolyckor som inte innebär något utsläpp av farligt gods, är vanligen riskavståndet mycket begränsat. För olyckor såväl med vägfordon som med tåg, är det vanligen endast inom vägområdet respektive inom banområdet som det föreligger risk för personskador och dödsfall. Vid allvarliga olyckor kan dock delar av fordonen spridas utanför trafikområdet. Sannolikheten för detta bedöms vara så liten att den inte skulle medföra någon kritisk risknivå inom tomtmarken på planområdet.

Vid haverier med farligt gods kan riskavståndet bli större. Störst sannolikhet för sådana olyckor föreligger vid transporter med vätska. Orsaken till detta är dels att det transporteras betydligt mer vätska än gas (se ovan), dels att de kärl som används vid transport av gas är ytterst robust utformade och sällan går sönder, ens vid en allvarlig belastning.

Även vid haverier med brandfarlig vätska är riskavståndet normalt ganska begränsat. Risk för personskador föreligger endast vid en antändning, sannolikheten för en antändning vid haverier med bensin uppgår enligt en studie av Helmersson⁶ till cirka 3 %. Vid en bensinbrand blir riskavståndet normalt ganska kort; upp till cirka tjugo meter från branden föreligger dock risk för dödsfall.

⁶ Helmersson, L, 1994. Konsekvensanalys av olika olycksscenarioer vid transport av farligt gods på väg och järnväg. VTI rapport 387:4.

Vid haverier med gas, i synnerhet giftig gas, har avståndet mindre betydelse för konsekvenserna. Upp till ett hundratal meter från olyckan kan dödsfall ske.

Sannolikheten för en vägtrafikolycka längs väg 108 förbi planområdet (längs en sträcka av tvåhundra meter) beräknas översiktligt till $1,6 \times 10^{-4}$, motsvarande en händelse per drygt sextusen år. Sannolikheten för en olycka som leder till utsläpp av gas, beräknas översiktligt till 4×10^{-6} , motsvarande en händelse per tvåhundrafemtio tusen år.

Järnvägen:

Simrishamnsbanan Malmö - Dalby planeras enligt den preliminära RTI-planen (Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004 –2015) att byggas ut under slutet av planperioden 2004 – 2015. Banverket planerar att genomföra en förstudie av banutbyggnaden under nästkommande år.

Simrishamnsbanan är enligt planerna i första hand avsedd för persontågstrafik. I föreliggande riskanalys har risken för urspåringsolyckor med persontåg bedömts vara dimensionerade vid analys av erforderligt skyddsavstånd till bebyggelsen. En begränsad lättgodstransport kan ske kopplat till persontrafiken. Enligt kommunens bedömning kommer godstågstrafik, med transporter av farligt gods, inte att kunna ske på Simrishamnsbanan, dels m h t den omgivande bostadsbebyggelsen inom tätorterna och m h t möjligheterna att tillgodose godstrafikens krav på banprofil (maxlutning 10 promille) vid de planskilda korsningar som förutsätts vid de större vägarna. Risken för urspåringsolyckor för persontåg bör därför vara dimensionerande vid bedömning av erforderligt skyddsavstånd till bebyggelsen. Järnvägen kommer att förläggas i tråg på en sträcka av cirka 300 meter på ömse sidor av väg 108, vilket inom denna del minskar behovet av skyddsavstånd. Enligt detaljplaneförslaget är avståndet mellan det nuvarande järnvägsspåret och den planerade bebyggelsen 40 meter.

För den eventuella trafikeringen med Pågatåg eller light rail, är inte gjord någon beräkning av sannolikheten för urspåringar, eftersom trafikeringen inte är känd. Vid inget fall där det skett urspåringar med passagerartåg har delar av tåget kommit mer än femton meter från banan. För de aktuella tågen, Pågatåg eller light rail, torde denna risk vara ytterligare reducerad i jämförelse med passagerartåg i övrigt.

Noll-alternativet

Nollalternativet innebär fortsatt markanvändning enligt gällande plan, det vill säga industri och partihandel. Enligt ovan bedöms sysselsättningstätheten att vara lägre vid nollalternativet. Detta leder i sig till en reduktion av den kollektiva risken. Antalet människor som utsätts för en risk påverkar dock inte individrisken.

Nollalternativet innebär även att väg 108 inte byggs ut till 16 meter. Den sämre vägstandarden vid nollalternativet innebär en ökad sannolikhet för olyckor, och därmed en höjning av risken i planområdet. Någon beräkning av om det vid utbyggnadsalternativet kortare avståndet från vägbanan till fastigheten (30 meter mot 36 meter vid nollalternativet) innebär en större riskökning i planområdet än den riskreduktion som den bättre vägstandarden medger, är inte gjord. Uppskattningsvis torde dock riskökningen vid planområdet på grund av det kortare avståndet att vara ytterst marginell, i förhållande till den riskreduktion som till följd av breddningen sker för vägtrafiken. Totalt sett så skulle således nollalternativet innebära en större risk än utbyggnadsalternativet.

Åtgärder/diskussion

Som förutsättning vid värdering av åtgärdsbehovet längs väg 108 har i samråd med Länsstyrelsen⁷ antagits att olika verksamheter, utan särskilda åtgärder, kan tillåtas intill ett visst avstånd från väg 108. Om kortare avstånd skall tillämpas, skall åtgärder vidtas som kompenserar för den ökade risken som det kortare avståndet innebär. För kontor och handel skulle således utan ytterligare åtgärder krävas ett avstånd om femtio meter, för industri fyrtio meter. Parkering skulle kunna tillåtas ned till trettio meter från vägen.

Kontor, handel och parkering klarar i enligt förslaget till detaljplan, dessa schablonavstånd, medan avståndet till industri är något för kort (36 meter mot 40 meter).

Följande åtgärder föreslås:

- Som ytterligare åtgärder om industriverksamhet skall tillåtas på kortare avstånd än ovan angiven schablon, kan användas hastighetsreduktion och/eller förstärkning av fasaden.
- Som åtgärder enligt rimlighetsprincipen kan en anpassning av ventilationen samt montering av avbärräcke längs väg 108 värderas med avseende på nytta och kostnader.

ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖMÅL

Nationella miljömål

Regeringens övergripande miljöpolitiska mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Med

⁷ Samrådsmöte med Länsstyrelsens samhällsbyggnadsenhet, beredskapsfunktionen, den 24 juni 2003.

anledning av detta har riksdagen antagit 15 miljö kvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljö påverkan naturen tål och som definierar det tillstånd för den svenska miljön som miljö arbetet ska sikta mot. Nedan redovisas de femton nationella miljö kvalitetsmålen.

- | | |
|------------------------------------------------|------------------------------|
| 1. Frisk luft | 8. Levande skogar |
| 2. Grundvatten av god kvalitet | 9. Ett rikt odlingslandskap |
| 3. Levande sjöar och vattendrag | 10. Storslagen fjällmiljö |
| 4. Myllrande våtmarker | 11. God bebyggd miljö |
| 5. Hav i balans samt levande kust och skärgård | 12. Giffri miljö |
| 6. Ingen övergödning | 13. Säker strålmiljö |
| 7. Bara naturlig försurning | 14. Skyddande ozonskikt |
| | 15. Begränsad klimatpåverkan |



Jämfört med noll-alternativet, dvs nu gällande detaljplan förändras uppfyllandet av miljö kvalitetsmålen i positiv riktning eftersom antalet handelsresor och det totala trafikarbetet minskar. Det gäller särskilt miljö kvalitetsmålen *Frisk luft*, *Begränsad klimatpåverkan* samt *God bebyggd miljö*.

Jämförs däremot med dagsläget kommer jordbruksmark att tas i anspråk vilket påverkar miljö målet *Ett rikt odlingslandskap* i negativ riktning. De ökade trafikströmmarna kommer även att motverka miljö målen *Frisk luft* samt *Begränsad klimatpåverkan*. Utbyggnadens samlade påverkan vad avser målet *God bebyggd miljö* är inte entydig.

Regeringen har i proposition 2000/01:130 "Svenska miljö mål – delmål och åtgärdsstrategier" angett att miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* bör i ett generationsperspektiv innebära bland annat följande:

- ✓ Den bebyggda miljön ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv och så att omfattningen av människors dagliga transporter kan minskas.
- ✓ Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap med särskilda värden värnas och utvecklas.
- ✓ En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur utvecklas, både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse.

- ✓ Boende- och fritidsmiljön, samt så långt möjligt arbetsmiljön, uppfyller samhällets krav på gestaltning, frihet från buller, tillgång till solljus, rent vatten och ren luft.
- ✓ Transporter och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- eller säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön.
- ✓ Miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet finns tillgängliga och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik är goda.
- ✓ Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.
- ✓ Användning av energi, vatten och andra naturresurser sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt och främst förnybara energikällor används.

I delmålen ovan anges att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar, överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder, skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.

Sammantaget bedöms, i jämförelse med såväl Nollalternativet som dagens situation, effekterna på miljön till följd av utbyggnaden av företagsparken inte medföra några bestående eller oacceptabla effekter vad gäller de nationella miljökvalitetsmålen.

Transportpolitiska mål

Regeringen har i proposition 1997/98:56 "Transportpolitik för en hållbar utveckling" angivit det övergripande transportpolitiska målet och de transportpolitiska delmålen.

Det övergripande transportpolitiska målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utbyggnaden av företagsparken bedöms påverka ett av delmålen i positiv riktning eftersom nackdelen av långa transporter motverkas. Övriga delmål påverkas i liten omfattning.

Miljökvalitetsnormer

I förordningen om miljökvalitetsnormer för partiklar i utomhusluft (PM10), (SFS 2001:527) finns värden för kvävedioxid ($90 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i utomhusluft som inte får överskridas efter den 31 december 2005 och för partiklar, ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i utomhusluft som inte får överskridas efter den 31 december 2004. Värden som inte får överskridas finns också för svaveldioxid ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) och bly ($0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i utomhusluft. (Ovan angivna värden för kvävedioxid och svaveldioxid är timmedelvärden, 98-percentil, för PM10 dygnsmedelvärden samt för bly årsmedelvärden).

Utbyggnadsalternativet / Noll-alternativet

Under drifttiden kan både diesel- och bensindrivna fordon komma att användas. Genom den nya detaljhandelsetableringen kommer såväl antalet handelsresor som det totala trafikarbetet att minska jämfört med noll-alternativet (Se avsnitt Luftföroreningar) Risken för överskridande av gällande miljökvalitetsnormer bör därmed minska.

SAMLAD BEDÖMNING

Både nollalternativet och utbyggnadsalternativet möjliggör en stor flexibilitet i användningen av marken inom området. Då det är svårt att förutse vilka verksamheter som verkligen kan komma att etablera sig i området och hur byggnadsrätterna kommer att utnyttjas. Då det är osannolikt att den formella byggrätten fullt ut kommer att utnyttjas, grundas bedömningarna på antagande om hur verksamhetsområdet kommer att utnyttjas.

Planerad handels- och industriutbyggnad

Nordplan AB har i sin utredning kommit fram till att det i Staffanstorp finns underlag för utökning av handeln. Utbyggnaden bör dock begränsas till ca 20 000 m² butiksyta och inriktas mot sektorn hem, hus och fritid. Påverkan på handeln inom Staffanstorps centrum bedöms bli begränsad. En viktig förutsättning är dock att ett samarbete mellan handelsmännen i centrum och i Hemmestorp kommer till stånd.

I ett regionalt perspektiv bedöms utbyggnaden ge begränsad påverkan på konkurrerande handelsetableringar. Utbyggnaden kan regionalt sätt innebära fördelar genom minskat trafikarbete och därmed minskad miljöbelastning.

Utbyggnadsalternativet bedöms ha fördelar gentemot noll-alternativet vad gäller tillgänglighet, trafiksäkerhet och grönstruktur. Förslaget kan även antas ge en ökad sysselsättning.

Naturresurser

Såväl utbyggnadsalternativet som noll-alternativet innebär ianspråktagande av värdefull jordbruksmark.

Bevarandebeståndet

Den befintliga gränsvallen som korsar området är av kulturhistoriskt intresse och kommer i såväl utbyggnadsalternativet som noll-alternativet att bevaras. De åtgärder som föreslås i utbyggnadsalternativet, bl a förstärkningen av grönstrukturen och tillkomsten av nya dagvattenmagasin, bedöms i högre grad än i noll-alternativet, gynna naturmiljön inom området.

Stads- och landskapsbild

Detaljplanen ger ramarna för utbyggnaden men låser inte den framtida bebyggelseutformningen. Det är därför svårt att i nuläget bedöma konsekvenserna av planen. Förutsättningarna bedöms i princip likvärdiga i utbyggnadsalternativet som i noll-alternativet, dock att utbyggnadsalternativet ger ett bättre stöd för kommunen att styra utbyggnaden.

Hälsa och säkerhet

Nuvarande bostadsfunktion inom Hemmestorps gård förutsätts i såväl utbyggnadsalternativ som noll-alternativ upphöra i samband med planernas genomförande varför inga särskilda åtgärder föreslås. Cirka 100 meter nordost om planområdet ligger ytterligare en bostad inom fastigheten Hemmestorp 4:7. Bostaden påverkas i första hand av trafiken på Vesumsvägen och av

befintlig industri inom Östra Industriområdet. Utbyggnadsförslaget innebär att en ny vägförbindelse tillkommer till Industrivägen väster om väg 108. En ökad biltrafik på Industrivägen kan påverka angränsande bostadsbebyggelse väster om vägen.

Buller

För såväl utbyggnadsalternativet som noll-alternativet bedöms trafiktillskottet från den planerade bebyggelsen och norrut längs Vesumsvägen bli mycket begränsat och inte nämnvärt påverka bullersituationen inom bostadsfastigheten Hemmestorp 4:7. Utvecklingen av bebyggelsen inom Östra Industriområdet och dess framtida trafikstring, bedöms bli avgörande för i vilken omfattning fastigheten kommer att påverkas av buller.

Utbyggnadsalternativet innebär att trafiken på Industrivägen kan öka med cirka 15%. Detta innebär en ökning av trafikbullernivån med mindre än 1 dB(A) vilket är en inte hörbar förändring. Den befintliga och planerade bebyggelsen längs Industrivägen bedöms bli dimensionerande för bullerbelastningen av bostadsbebyggelsen väster om vägen. Eftersom den årliga generella uppräknings av trafik kommer att medföra trafikmängder som i sig ger ekvivalenta bullernivåer kring 55 dB(A) för första raden av bebyggelse utmed Industrivägen finns behov av att noggrannare utreda bullersituationen för dessa bostäder.

Industribuller

Den planerade industribyggnaden skall vara av icke störande karaktär. Verksamheterna kan oavsett detta komma att påverka närområdet genom buller från utomhusaktiviteter, transporter och fläktar. Omgivningspåverkan av trafiken inom återvinningsdepåns område kan eventuellt påverka omgivningen. Trafiken inom depån ger ett litet tillskott av buller men avståndet till bostadsfastigheten Hemmestorp 4:7 är så pass långt att störningarna blir begränsade. Eventuellt behov av åtgärder bör närmare bedömas i samband med bygglovsprövningen av anläggningen.

Vibrationer

Omgivningspåverkan av vibrationer förutsätts studeras i samband med framtida väg- och järnvägsutredningar.

Luffföroreningar

I utbyggnadsalternativet bedöms de relativa avgashaltförändringarna komma att minska inom regionen till följd av att besökarna ändrar inköpsställe och därvid reser något kortare än förut. De totala utsläppen av CO₂ och NO_x kommer att minska med 2,4% respektive 2,0%. Motsvarande förändringar i ton per år av utsläppen blir en minskning med 2650 ton respektive 16 ton.

Bedömningar av tillskottet från utsläpp till luft har gjorts i samma punkter som för bullerberäkningarna, dvs för fastigheten Hemmestorp 4:7 samt första

radens bebyggelse utmed Industrivägen. Bedömningarna har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet AIG/S i vilken avgashalter i gaturum kan beräknas. Metoden är framtagen för att beräkna halter i slutna gaturum och är därmed inte direkt anpassad för den aktuella miljön. Dock ges en indikation över om det kan finnas problem med luftkvaliteten för boende i området. I SWECO VBBs utredning, se bilaga 5, bedöms de i sammanhanget blygsamma trafikmängderna innebära att utsläppen av koloxid och kvävedioxid med god marginal kommer att understiga gällande rikt- och gränsvärden. Vid anslutningarna Maskinvägen/väg 108 och Vesumsvägens anslutning till väg 108 kommer dock utsläpps nivåerna att öka. Vid båda trafikplatserna är trafikmängderna på det överordnade trafiknätet större varför detta får mindre betydelse. Inga boendemiljöer finns heller i anslutning till trafikplatserna.

Industrin kan ge utsläpp till luft från verksamhet eller transporter, t ex lukt- eller miljöpåverkande ämnen och stoft. Den planerade industrin skall vara av icke störande karaktär. Den närmast bostäder belägna verksamheten är den planerade återvinningsdepån. Verksamhetens omgivningspåverkan och eventuella luktproblem kan närmare behöva studeras i samband med prövningen av bygglovsärendet.

Barriäreffekter

Väg 108 och järnvägen utgör idag barriärer för kontakten med omgivningen. Tillgängligheten till området bedöms öka i utbyggnadsalternativet jämfört med noll-alternativet.

Trafiksäkerhet

I utbyggnadsalternativet bedöms fler oskyddade trafikanter komma att röra sig i området vilket ökar kraven på en god trafiksäkerhet. Utbyggnadsalternativet innebär att åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten t ex genom utbyggnad av ett nord-sydligt gång- och cykelstråk genom området.

Beredskap

Den i utbyggnadsalternativet föreslagna vägförbindelsen tvärs väg 108 innebär att tillgänglighet till området för räddningstjänsten blir bättre jämfört med noll-alternativet.

Risker avseende angränsande transportleder

Väg 108 är rekommenderad för transporter av farligt gods. Järnvägen trafikeras inte i nuläget.

Risikfaktorer kring transporter av farligt gods förutsätts ytterligare komma att belysas i samband med vägverkets planerade utbyggnad av väg 108 och diskuterad järnvägsutbyggnad.

Det är i första hand risker vid en farligt godsolycka som har betydelse för utbyggnadsområdet. Farligt godsolycka med brandfarlig vätska bedöms bli dimensionerande i riskhänseende. Vid olyckor med giftig gas blir

riskavstånden betydligt större, men då dessa transporter är begränsade i antal bidrar de inte i någon större utsträckning till den sammanlagda risknivån. Den föreslagna utformningen av planområdet enligt utbyggnadsalternativet bedöms vara tillräcklig för att några kritiska risknivåer inte skall överstigas. Därutöver finns möjlighet att vidta riskreducerande åtgärder som t ex avåkningskydd och införande av alarmeringssystem.

Överensstämmelse med miljömål

Nationella miljö kvalitetsmål

Sammantaget bedöms, i jämförelse med såväl Nollalternativet som dagens situation, effekterna på miljön till följd av utbyggnaden av företagsparken inte medföra några bestående eller oacceptabla effekter vad gäller de nationella miljö kvalitetsmålen.

Transportpolitiska mål

Utbyggnaden av företagsparken bedöms påverka ett av delmålen i positiv riktning eftersom nackdelen av långa transporter motverkas. Övriga delmål påverkas i liten omfattning.

Miljö kvalitetsnormer

Genom att det totala trafikarbetet i utbyggnadsalternativet minskar jämfört med noll-alternativet bedöms även risken för överskridande av gällande miljö kvalitetsnorm minska.

Medverkande konsulter

Nordplan AB har medverkat i genomförda handelsutredningar och i bedömning av miljö effekter.

SWECO VBB har medverkat i riskanalys samt genomförd trafik- och miljö utredning.

Medverkande tjänstemän inom SWECO

Anna Möller, SWECO FFNS
Ingvar Svensson, SWECO FFNS
Erik Hedman, SWECO VBB
Göran Loman, SWECO VBB

Malmö 2003-10-02, reviderad 2004-04-20, 2004-06-16
SWECO FFNS Arkitekter

Torsten Jonsson
Arkitekt SAR

BILAGEFÖRTECKNING

BILAGA 1	Nordplan AB, 2000-01-18. Konsekvenser för handeln i Staffanstorps centrum,
BILAGA 2	Nordplan AB, juni 2002. Konsekvenser för handeln i regionen,
BILAGA 3	Nordplan AB 2002-09-17. Bedömning av de regionala miljöeffekterna,
BILAGA 4	SWECO FFNS. Fotomontage,
BILAGA 5	SWECO VBB, 2002-10-14. Trafikutredning Staffanstorps företagspark, Hemmestorp 3:12.
BILAGA 6	SWECO VBB 2003-06-25. Riskanalys

REFERENSLISTA

Geo Syd AB, 1989. Översiktlig geoteknisk undersökning å Hemmestorp 3:4 och 3:5 i Staffanstorp, Staffanstorps kommun.

Länsstyrelsen i Skåne län. Beskrivningar av riksintressen mm.

Nordplan AB, 2002. Bedömning av miljöeffekterna vid nyetablering av verksamheter enligt ny föreslagen detaljplan inom Hemmestorpsområdet, Staffanstorp.

Riksantikvarieämbetet UV Syd, 2000. Arkeologisk utredning för Hemmestorp 3:12, Staffanstorps kommun. UV Syd rapport 2000:11.

Staffanstorps kommun, 2002. Översiktsplan för Staffanstorps kommun.

Staffanstorps kommun, 1995. Naturvårdsplan för Burlövs och Staffanstorps kommuner.



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Gräns för planområdet, gränsen ritad 3 meter utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän platsmark

HUVUDGATA

Gata för trafik mellan områden

LOKALGATA

Gata för lokaltrafik

NATUR₁

Naturmark med damm för omhändertagande av dagvatten

NATUR₂

Naturmark med gång- och cykeltrafik samt dammar för omhändertagande av dagvatten

NATUR₃

Naturmark med gång- och cykeltrafik

Kvartersmark

- E₁** Teknisk anläggning, nätstation
- E₂** Teknisk anläggning, värmeverk
- H₁** Handel med inriktning mot sektorn hem, hus och fritid. Ej livsmedel
- J₁** Industri som inte är störande för omgivningen
- J₂** Återvinningsdepå, kompostering av trädgårdsavfall
- J₃** Kunskaps- och tjänsteföretag, tekniskt inriktad verksamhet
- J₄** Kunskaps- och tjänsteföretag, tekniskt inriktad verksamhet, kompletteringsbyggnader till handel
- K** Kontor

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0,0 Föreskriven höjd över nollplanet
- pilevall Pilevallen skall bevaras

UTNYTTJANDEGRAD

- e₁ 00 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea
- e₂ 000 Största bruksarea i m² för butiker

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE

- Mark och vegetation
- n₁ Minst 20 % av tomten skall ha för vatten genomsläppliga ytskikt
- ej parkering Parkeringsplats får inte finnas

Utfart

- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Vid genomförandet skall de intentioner avseende utseende och utformning som finns angivna i planbeskrivningen beaktas.

Placering

- p₁ Byggnader skall placeras minst 6 meter från tomtragränsen

Utformning

- Högsta byggnadshöjd i meter.
- Minsta taklutning i grader

Utseende

- f₁ Fasaderna ska till övervägande del bestå av sten-, alternativt skivmaterial. Skyltar och större fläktaggregat får inte placeras på byggnadernas tak. Fristående skyltar och reklamannonser får inte överstiga den tillåtna byggnadshöjden.

Värdefulla byggnader och områden

- q₁ Värdefull bebyggelsemiljö. Befintlig huvudbyggnad med omgivande trädgård skall behålla sin ursprungliga karaktär. Ny bebyggelse skall utformas med särskild hänsyn till gårdsmiljön.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 15 år efter den dag planen vunnit laga kraft.

- a₁ Genomförandetiden börjar år 2015

Ändrad lovplikt

Marklov krävs för trädfällning.

Huvudmannaskap

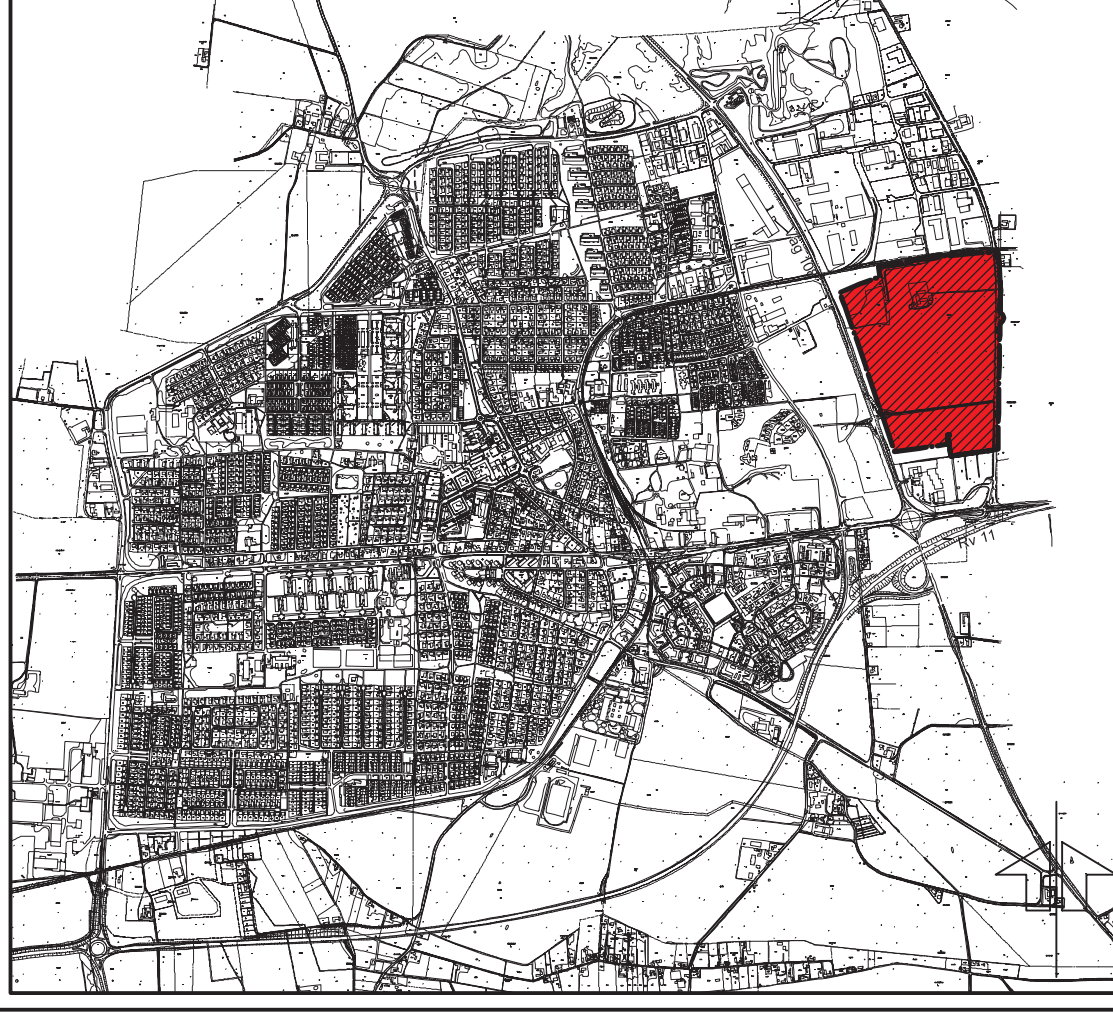
Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Vägverket är väghållare för väg 108.

TECKENFÖRKLARING KARTA

Plankartan är ritad på underlag hämtat från kommunens digitala kartdatabas. Aktualitetsdatum: 30 september 2003

- TRAKTGRÄNS
- FASTIGHETSGRÄNS
- LEDNINGSRÄTT, GEMENSAMHETSANLÄGGNING, SERVITUT
- BYGGNAD, SKÄRMATAK
- STAKET
- HÄCK
- SLÄNT
- VÄG
- ÖNSVALA
- 7:1 TRAKTNAMN
- FASTIGHETSBECKENING
- ÄGOSLAGSGRÄNS
- RUTNÄTSPUNKT
- 17,92 AVVÄGD HÖJD

ORIENTERINGSKARTA, Staffanstorps tätort



DETALJPLAN

Reglerar markanvändning och byggnad enligt PBL
PLANKARTA

STAFFANSTORPS FÖRETAGSPARK
STAFFANSTORPS KOMMUN

Upprättad 2003-10-02
Reviderad 2004-04-20
Reviderad 2004-06-16

SWECO FNFS Arkitekter

Torsten Jonsson
Arkitekt

Göran Berggren
Stadsarkitekt

Boel Gustafsson
Fysisk planerare

ANTAGANDEHANDLING

- övriga utställningshandlingar: Grundkarta, Samrådsredogörelse, Fastighetsbeteckning, Utlåtande, Planbeskrivning, Genomförandebeskrivning, Illustrationskarta, Miljökonsekvensbeskrivning

GODKÄND AV MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDEN
2004-06-16

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE

LAGA KRAFT

GENOMFÖRANDETIDEN ÄR 15 ÅR

skala 1:2000 i A1



3830383