



Staffanstorps
kommun

Granskningsutlåtande

detaljplan för del av Stora Uppåkra 12:2 m fl, Hjärup NO etapp 3

Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2015-12-14 -- 2016-01-24. Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorp, på biblioteken i Staffanstorp och Hjärup samt på kommunens hemsida.

Handlingarna har enligt sändlista sänts på remiss till länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Kungörelse har varit införd Lokaltidningen 2015-12-09.



Inkomna yttranden utan erinran

Länsstyrelsen
Lantmäteriet
Region Skåne
E.ON Elnät Sverige AB
Svenska kraftnät

Inkomna yttranden med synpunkter

Trafikverket
Regionmuseet
E.ON Gas Sverige AB
Burlövs kommun
Tekniska nämnden

Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193
Ardina Kullenberg Tkalcevic och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192
Daniel Mathiasson, Stora Uppåkra 12:204
Vera Salman Larheden, Stora Uppåkra 12:203
Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116
Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114
Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155
Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Linda Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Johan Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Hilda och Björn Ovander, Stora Uppåkra 12:163
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra, Stora Uppåkra 12:180
Cecilia och Jon Lindeheim, Stora Uppåkra 12:133
Ulla Schuster Bach, Stora Uppåkra 12:259
Linda och Tobias Månsson, Stora Uppåkra 12:224
Ann-Louise Martinsson och Sture Olsson, Stora Uppåkra 12:143
Sara Nilson och Robert Kolarik, Stora Uppåkra 12:165
Johan Nilsson, Stora Uppåkra 12:157
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237
Håkan Lindberg, Stora Uppåkra 12:227

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Länsstyrelsen

”Länsstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.”

Kommentar:

-

Trafikverket

”Att sänka hastigheten på Gamla Lundavägen kommer inte ta bort risken för upphinnandeolyckor. Trafikverket har inga planer på att bygga en vänsterkörfält på Gamla Lundavägen.

Kommunen ska bekosta framtida utbyggnad av vänsterkörfält.”

Kommentar:

Kommunen kommer att bekosta ombyggnad av Gamla Lundavägen med vänsterkörfält.

Regionmuseet

”Regionmuseet har inte varit på plats men har, efter granskning av handlingarna, bildat sig följande uppfattning.

Museet har inga synpunkter vad gäller placering av utbyggnadsområde. Det är positivt att i tätbebyggt område samla bebyggelsen, vilket är intentionerna med rubricerad detaljplan. Vi har dock några synpunkter vad gäller innehållet i planbeskrivningen, se nedan.

På s. 9, under Natur- och kulturvård - hushållning med naturresurser, står det att ca 3,4 ha jordbruksmark kommer tas i anspråk för bostadbyggnad. Generellt är det synd att ta jordbruksmark i anspråk för bebyggelse. Det är dock positivt att kommunen, under tidigare nämnt avsnitt, har reflekterat över anledningen till ett sådant i anspråkstagande.

Under avsnittet Natur- och kulturvård – Övriga natur- och kulturintressen fortsätter förklaringarna till och konsekvenserna av att ta marken i anspråk. Här står bland annat att ... innebär en förändring av landskapsbilden och den kulturmiljö som beskrivs i det regionala kulturmiljöprogrammet ... Här bör förtydligas att aktuell detaljplan omfattas av detta kulturmiljöområde. Förslagsvis enligt följande: Utbyggnaden av planområdet omfattas av Bomhög-Hjärup-Uppåkra, en särskilt värdefull kulturmiljö utpekad i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne. Planförslaget innebär en förändring av land-

skapsbilden och den kulturmiljö som... Alternativt kan avsnittet på s. 9 hänvisa vidare till avsnittet om kulturmiljöprogram på s. 17. Dock bör även det avsnittet förtydligas med att planområdet omfattas av tidigare nämnt kulturmiljöområdet.

Under rubriken Fornlämningar på s. 16 bör tilläggas att om fornlämningar upptäcks under arbetets gång skall all aktivitet avslutas och Länsstyrelsen kontaktas.”

Kommentar:

Av genomförandedelen i planbeskrivningen (s 21) framgår att arbetet ska avslutas och att kontakt ska tas med Länsstyrelsen i det fall fornlämningar påträffas under utbyggnadsarbetet. I övrigt revideras planbeskrivningen enligt önskemål i yttrandet.

Burlövs kommun

”Burlövs kommun ser positivt på alla åtgärder som begränsar dagvattenutsläpp till Alnarpsån och som förbättrar vattenkvaliten.”

Burlövs kommun efterfrågar en samordnad trafikutredning från Staffanstorps kommun för den samlade utbyggnaden i Hjärup vad det gäller tillkommande trafik på Lundavägen. Trafikökningen riskerar att förhindra Lundavägens omvandling från genomfarts-gata till stadsgata i Burlövs kommun. Burlövs kommun håller för närvarande på att ta fram en skelettdetaljplan för Kronetorpsstaden, där bland annat biltrafiken kommer att utredas. Det är därför viktigt att ha korrekt information om framtida trafikmängder.

Vidare anser Burlövs kommun att det är viktigt att förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafiken stärks ännu mer i de framtida utbyggnadsområdena, samt att Hjärup får en anslutning direkt till E22, så att genomfartstrafiken inte belastar tätorterna.”

Kommentar:

En översyn av trafikprognoserna för Hjäruvs övergripande vägnät gjordes 2012, i samarbete med Trafikverket. Prognosen rörde trafikmängderna för år 2030. Det material som sammanställdes skickas till Burlövs kommun. Staffanstorps kommun har nyligen också inlett arbetet med en trafik- och mobilitetsplan för kommunen. I denna kommer bland annat uppdaterade prognoser att presenteras.

Staffanstorps kommun har i översiktsplanen Framtidens kommun - perspektiv 2038 föreslagit att Hjärup ska knytas till E22 med en ny anslutning sydöst om orten. Kommunen har även i åtgärdsvalsstudien Malmö-Lund som drivs av Trafikverket påtalat behovet av denna åtgärd.

Utbyggnadsområdet Åretrunby i nordöstra Hjärup, som inkluderar det nu aktuella planområdet, har utformats med ett nät av gång- och cykelvägar som gör det lätt att ta

sig som gående eller cyklist till såväl Hjäruvs tågstation som till pendelbusshållplatser på Gamla Lundavägen. Även pendelcykelstråket Malmö-Lund längs Gamla Lundavägen nås från detta interna gång- och cykelvägnät. Gång- och cykelvägnätet knyter också bostäderna inom området till andra målpunkter inom orten såsom skolor och förskolor.

Utöver att utforma de respektive utbyggnadsområdena inom Hjärup med bra gång- och cykelvägar arbetar Staffanstorps kommun tillsammans med övriga berörda aktörer, däribland med Trafikverket, för att förbättra cykelstråket mellan Malmö och Lund.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har beslutat

”att medel avsätts i tekniska nämndens budget så att erforderligt parkområde i Hjäruvs park kan anläggas som samprojekt med anläggandet av dagvattendamm för Hjärup NO 3, samt att i övrigt inte ha något att erinra”

Kommentar:

-

E.ON Gas Sverige AB

”Vårt tidigare yttrande daterat 2012-11-09 har inte kommit med i samrådsredogörelsen där vi skrev följande:

E.ON Gas kommer att förlägga en distributionsledning för natur- och biogas enligt bifogad karta (svart heldragen linje).

Avtal för ledningen har tecknats och den nya skolan kommer att kopplas in på vårt natur- och biogasnät.

Vilket även gör att närheten till vårt natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den övriga planerade bebyggelsen. För information om anslutning av gas, kontakta gärna E.ON Gas marknadsenhet, 040- 25 50 00.

För samråd och frågor gällande den planerade ledningen tas kontakt med vår områdeshandläggare Rolf Granqvist 070-230 63 38.

Detta yttrande gäller fortfarande.”

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med information om E.ONs gasledning.



Inkomna yttranden från sakägare

OBS: Eftersom de flesta sakägare och övriga privatpersoner inkommit med liknande synpunkter har kommentarer på yttranden samlats i slutet av dokumentet, efter resovisningen av synpunkter.

Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193

Ardina Kullenberg Tkalcovic och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192

David Mathiasson, Stora Uppåkra 12:204

Vera Salman Larheden, Stora Uppåkra 12:203

Ovanstående har inkommit med yttranden som är snarlika. Formuleringar som inte är gemensamma för alla yttranden markeras här med lila färg och namn på den som framfört synpunkten.

”Vi skriver detta brev både som sakägare och särskilt berörda. Vi flyttade till Hjärup för att få en lugn miljö på landet. Nu vill ni ändra förutsättningarna och öka trafiken med mer än 300 % på vissa vägar. Vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup för att vår dotter ska få växa upp i en lugn miljö på landet med många barn i samma ålder. Vi valde Hjärup bl a för systemet med återvändsgator. Nu vill ni ändra förutsättningarna och öka trafiken på vår väg med mer än 300%. Vi är redan oroliga för trafiken idag t ex när vår lilla flicka vill hjälpa till att hämta posten i brevlådan som är på andra sidan vägen (där trottoar saknas) och nu vill ni göra det värre? (Sevelos)

Vi och många av våra grannar skickade in synpunkter under samrådstiden och ser nu att ingen som helst hänsyn har tagits till dessa. Istället har argument som saknar koppling till hur det faktiskt ser ut i verkligheten lagts till, t ex jämför man trafiken på Fredriks väg med t ex Lokes väg. Fredriks väg är mycket bredare, den är byggd för mötande trafik, har cykelvägar på båda sidor och sedan gräs innan tomterna börjar. Tomterna är dessutom avgränsade med plank eller liknande mot vägen och på ena sidan finns dessutom en parkeringsplats mellan vägen och tomterna. Detta jämförs med Lokes väg som saknar allt detta och dessutom har brevlådor placerade så att man måste stå på vägen för att tömma dem. Hur är det möjligt att jämföra dessa? Vidare står det på flera ställen att trafikanterna kommer att vara de som bor i området och om vi inte vill ha genomfart varför bygga det? Den allmänna texten angående silande system som lagts till är inte heller relevant då det är redan möjligt att ta sig till husen i Trädgårdslunden från två håll. (Sevelos)

Barn och deras säkerhet bör alltid vara högsta prioritet i planeringar av nya områden och tyvärr saknas detta perspektiv helt i samrådshandlingen. Vi som bor i Trädgårdslunden vill inte ha genomfarter till det nya området. Redan idag är trafiksäkerheten ett problem vilket redan har påtalats till kommunen, dels av Trädgårdslundens samfällighetsfören-

ing och dels av privatpersoner som fått positivt bemötande av den nye ordföranden för tekniska nämnden. Kommunens ordförande för tekniska nämnden förstår alltså att det redan är ett problem med trafiksäkerheten i Trädgårdslunden och nu vill ni ÖKA trafiken genom att skapa genomfartsvägar? (Sevelos)

Vi kräver en grundlig trafikutredning. Tyréns dokument är inte komplett, då man inte tar hänsyn till att ett stort antal nya hushåll, affärsverksamheter och en ny skola kommer att skapa mycket mer trafik. Hänsyn tas inte heller till att vägarna inom Trädgårdslunden är olika utformade, den avgränsade trottoar som finns på Sagas väg saknas helt på de vägar man nu vill göra till genomfartsvägar. Vidare kommer bilarna som kör genom Trädgårdslunden att använda det som en genomfart, vilket i sig innebär högre hastigheter. Samma konsultfirma har dessutom medgett att de gissade i trafikutredningen för Åttevägen i Hjärup då de fick för lite tid att göra en riktig trafikutredning. (Sevelos)

Ni skapar ett område i Hjärup som har många förutsättningar att bli bra för barnen med flera skolor, förskolor, idrottspark och park i en cirkel där villor utgör den sista och minsta tårtbiten. Nu vill ni förstöra detta genom att mitt i denna cirkel med aktiviteter för barn bygga höghus med företagsverksamhet och skapa en genomfart mellan Ämnesvägen och Parkallén som kommer att skära rakt igenom området. Detta precis där barnen kommer att röra sig som mest. Vad är motiveringen till det? Ja, svaret på samrådsmötet var att arkitekterna har krav på sig från kommunen om antal boende per yta och de kunde inte ange något egentligt skäl till att bygga det precis här istället för i t ex Västerstad vid järnvägen. Där ska det redan byggas för 2 200 personer och att bygga mer där påverkar inte någon som redan bor i Hjärup. (Sevelos) Vi vill inte ha höghus med företagsverksamhet som drar mer trafik och genomfart mitt bland skolor, förskolor och lekområden. Barnen kommer att behöva passera Parkallén varje gång de ska ha idrott eller ska till parken, trafiken på denna bör därför minimeras genom att det inte blir en genomfartsväg och genom att bygga villor istället, vilket drar mindre trafik.

I Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet från 2015-02-24 (<https://rinfor.boverket.se/FRI/PDF/BFS2015-1-FRI-1.pdf>) står bl a ”Friytan bör placeras i direkt anslutning till byggnadsverk som innehåller lokaler för förskola, förskoleklass, skola årskurs ett till sex, fritidshem eller liknande verksamhet och barnen och eleverna bör självständigt kunna ta sig mellan byggnadsverket och friytan.”

I Boverkets rapport 2015:8 (<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/gor-plats-for-barn-och-unga.pdf>) står bl a ”Vid lokaliseringen är det också viktigt att planera för goda och säkra färdvägar för gång och cykel så att barnen på ett enkelt och självständigt sätt kan ta sig mellan bostaden och skolan.”



Var är friytorna för förskolor och skolor? (Sevelos) Hur ska barnen självständigt kunna förflytta sig när ni vill bygga genomfart rakt igenom området?

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (<http://www.ntf.se/anser/trafikantgrupper/barn/>) anser bl a

- Barn har rätt till en säker, hälsosam och stimulerande utemiljö.
- Ansvaret för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna.
- Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att dödas eller skadas i trafiken.
- De som beslutar om utformning av trafikmiljö bör få utbildning om barn i trafik så att barn och föräldrar kan få gehör för krav på förbättringar i barnens trafikmiljö.
- Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad.
- Vid alla förändringar av regelsystemet som kan beröra barn och av vägmiljön i områden där barn vistas ska barnkonsekvensutredningar göras.

Vi kräver att en barnkonsekvensutredning genomförs.

Kulturmiljöprogram för Skåne som tagits fram av Länsstyrelsen 2006 pekar ut området kring Hjärup som en Särskilt värdefull kulturmiljö enligt samrådshandlingen. Området beskrivs som ett flackt landskap med öppna marker, alléer och trädridåer som bedöms vara av betydelse för helheten tillsammans med bymiljöerna. Nu går ni emot kulturmiljöprogrammet genom att vilja bygga en vägg med 11 höghus. Dessa hus kommer att vara det dominerande inslaget i landskapet.

Höghusen skapar även en effektiv vägg genom Hjärup som utestänger Trädgårdslunden från den nya parken, vi får se en rad med höghus mer passande för en storstad istället för grönska som man förväntar sig när man flyttar till landet. (Sevelos)

Vi flyttade till Hjärup och Staffanstorps kommun för att få en lugn miljö på landet och nu ändrar ni förutsättningarna. (Sevelos) Trädgårdslunden marknadsfördes som en lugn och trygg miljö på landet och nu ändrar ni förutsättningarna. (Kullenbergs, Mathiasson) Att köpa hus är en stor investering, den största för många barnfamiljer och istället för en lugn miljö där barnen kan leka fritt, vilket var vad vi sökte oss till (Sevelos), vill ni bygga genomfarter, öka trafiken, bygga höghus med affärsverksamhet, göra det bättre för bilister och sämre för barnen? Barnkonventionen Artikel 3 anger att det är barnets bästa som ska styra alla beslut om barnet, här vill ni istället måna om bilisterna?

Vi kräver även en ordentlig skuggstudie, vilket saknas. På samrådsmötet framgick det att man inte tagit hänsyn till höjden på de planerade husen eller att de kommer att ligga upphöjda från marken. Ett hus som är 13 meter högt där taket möter väggen kan bli

betydligt högre beroende på taktyp, behövs en hisstrumma tillkommer ytterligare höjd, vi talar alltså om minst 15 meter för endast huset.

En grundläggande överklagandepunkt är dagvattenhantering. Parkens detaljplan ger inget stöd för att ta emot dagvattenhantering från Hjärup NO. Tekniska nämnden skrev vid samrådsförfarandet: ”Parkens samlade form gör att den saknar potential att ta omhand dagvatten från gatorna och saknar möjlighet till en samordning av befintlig och planerad dagvattenhantering.” och fick till svar: ”Det främsta syftet med parken är inte att omhänderta dagvatten från intilliggande bostadsområden utan att skapa en grön och lummig miljö för hjärupsborna.” Detta medför rimligtvis att man måste bygga ett mindre antal bostäder och anlägga en egen damm inom detaljplaneområdet.

År 2005 gjordes en massiv namninsamling för att förhindra genomfartstrafik i Hjärup och detta ledde till att partierna år 2006 var överens om att inte skapa någon genomfartstrafik i Hjärup, v v se bifogad fil [Material_2005_2006.pdf](#). (Sevelos) Nuvarande förslag går helt emot detta beslut och vi kräver därför att planen för Hjärup NO etapp 3 ändras så att genomfartstrafiken tas bort, både förbindelsen till Trädgårdslunden och förbindelsen mellan Ämnesvägen och Parkallén.

Vi ser detta som enkelt att lösa, lyssna på oss som bor i området och;

- 1) Bygg inte genomfartsvägar genom Trädgårdslunden
- 2) Bygg inte ihop Parkallén och Ämnesvägen
- 3) Bygg villor som passar in i kulturmiljön och drar minimalt med trafik istället för höghus med verksamheter
- 4) Bygg höghus med verksamheter vid det nya området Västerstad vid stationen istället (Sevelos)”

Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116

”Vi har som sakägare tagit del av ert förslag och känner oss väldigt besvikna på hur era planer för denna delen av Hjärup ser ut. Vi valde för 5 år sedan att bosätta oss i en by bestående av framförallt villabebyggelse. Vi kunde då inte någonstans se att man hade för avsikt att bygga flerbostadshus i denna delen av byn.

Vi har full förståelse för att byn behöver nå en viss storlek på befolkningen för att man ska kunna göra byn attraktiv för olika typer av näringsidkare, som bedriver handel och service gentemot de boende i byn. I det syftet har vi full förståelse för att flerbostadshus är en del av den planen. Vi tycker dock att man antingen skall göra detta på områden där det redan finns den typen av bebyggelse, eller i helt nya områden där de som flyttar in i omgivningen redan kan ta del om hur framtida bebyggelse kommer att se ut.



Det som vi framförallt motsätter oss är de flerbostadshusen som är placerade i västra delen vid Ämnesvägen/Heimdalls väg. Detta eftersom vi inte anser att den typen av hus hör hemma i den villabebyggelse som resten av området består av. Detta kommer också öka trafiken avsevärt då det blir fler boende och fler bilar på liten yta. Detta medför att barnen som rör sig i området får en otryggare väg till skola, kompisar och fritidsaktiviteter.

Vår fastighet riskerar att påverkas av skuggning beroende på hur man väljer att utforma husen. De skuggberäkningar som är gjorda är väldigt undermåliga och inte baserade på en faktiskt totalhöjd. Därför kan inte dessa överhuvudtaget ligga som grund för något beslut. Då tomterna är relativt små så kan en ev skuggning få stor påverkan på trivselen och värdet på fastigheten. Vi får en markant ökad insyn som är svår att skydda sig mot. Detta medför att det blir otryggt att bo kvar.

Vårt förslag är att man bygger ett kvarter med friliggande villor, radhus eller kedjehus i max två plan i hela det kvarteret som är placerat mellan de föreslagna Ämnesvägen och Vårvägen.

Vi motsätter oss också den trafiksituation som kommer att bli i området. Vårt förslag är därför att Parkallén blir infartsväg till hela området. Men att det sen inte är möjligt att köra från Parkallén till det som idag är Ämnesvägen eller till Heimdalls väg. Detta för att minska sträckorna som bilarna behöver köra i bostadsområden. Vi har tidigare sett tydliga tecken på att man ökar farten markant när man kommer en bit bort från sin egen gata. Under en period när Trädgårdslunden byggdes så var Sagas väg inte färdigställd och då användes Heimdalls väg/ Frejas väg som transportsträcka och det förekom ofta att bilar körde i väldigt hög fart.

Vi ställer oss också frågande till vilka signaler kommunen sänder ut till nya medborgare då man planlägger små områden hela tiden. Vem vågar köpa ett hus om det helt plötsligt på tomten rakt över gatan kan byggas för vilken typ av verksamhet som helst. Borde man inte ta ett större helhetsgrepp och planera större områden?"

Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114

"Vi har som sakägare noterat att kommunen ej valt att tillgodose våra synpunkter på planförslaget och vi står fast vid de synpunkter vi framfört tidigare enligt nedan.

Vi flyttade från en stadsmiljö till Hjärup för att komma till en lantlig miljö och i detta lockade det att bo i en ort som främst utgjordes av villor, radhus, kedjehus och liknande lägre bebyggelse. Att det som nu kallas etapp 3 skulle byggas visste vi om vid köp och inflyttning och utbyggnaden i sig välkomnar vi och tycker är positiv. Det vi har invändningar mot är den högre bebyggelsen, framförallt de två högsta husen (med tillhörande

större parkering) som är tänkta att byggas i västra delen mot Ämnesvägen. Dessa har inte funnits med på tidigare planer utan det har varit tal om villor på dessa fastigheter. Detta kommer för oss som bor närmast utgöra en oönskad försämring i form av en massiv vägg som skuggar hela vår främre trädgård och tar bort eftermiddags-/kvällssol samt kraftigt försämrar utsikten och kraftigt ökar insynen. Hade vi velat ha det så hade vi inte behövt lämna stan och det är heller inget vi tycker går hand i hand med de värdeord som projekten i Hjärup tidigare stått för.

Vi fick på samrådsmötet ej heller en helt tillfredsställande eller övertygande bild av målgruppen eller efterfrågan vad gäller dessa högre flerbostadshus. Samtidigt är det ju ingen hemlighet att köparna i princip står på rad för att köpa villor/radhus och liknande i Hjärup.

Om det tvunget behöver byggas så pass höga flerbostadshus kan dessa förslagsvis istället byggas i Hjärup västra del (på nuvarande industrifastigheten på andra sidan järnvägsspåret där det som vi tolkat det redan planeras för dylik bebyggelse) och är det så att det behövs mer utrymme för affärsverksamhet kan denna koncentreras till ett slags "affärscentrum/-stråk" i Hjärup östra utkant (det som kommer att bli etapp 4) i anslutning till Gamla Lundavägen/Ljungs Handel/planerad rondell.

Så snälla ni, låt oss behålla den miljö vi har (och som lockade oss och som fortsatt lockar människor att flytta till Hjärup) och bygg inte två på alla sätt oönskade kolosser utan bygg villor, radhus eller liknande lägre bebyggelse istället."

Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155

Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Ovanstående har inkommit med yttranden som är snarlika. Formuleringar som inte är gemensamma för alla yttranden markeras här med lila färg och namn på den som framfört synpunkten.

"Vi som skriver detta brev är sakägare. När vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup gjorde vi detta för att bo i en lugn miljö på landet, långt från en stadsliknande miljö (Wendelos). Det fanns inte i vår vildaste fantasi att ett höghus skulle kunna komma att byggas ca 25m (Borsséns) ca 40 m (Wendelos) från vår tomt. Hade vi vetat detta hade vi med all säkerhet ej gjort en sådan stor investering. Byggande av höghuset i NV kommer avsevärt sänka värdet på vår fastighet. Vi är bestörta över att ingenting verkar ha tagits i beaktande av det som vi i orten har påpekat och yttrat oss om i samrådsskedet (Borsséns). Vi är bestörta över att inga av våra synpunkter från tidigare tagits i beaktande, detta trots att vi i handlingar ser att otroligt många i byn och i grannskapet har liknande synpunkter (Wendelos).



I er redogörelse efter samråd skriver ni följande: Även i förhållande till Ämnesvägen/Hjäruplundsskolan/Kids2home anses en lite högre och tätare bebyggelse vara välgörande för att skapa tydligare gaturum och orienterbarhet i området. Vem är det som anser detta? Är det inte snarare så att detta stänger in och förminskar den öppna känslan som eleverna på Hjäruplundsskolan har? Höghuset på Ämnesvägen och Heimdalls väg förstör bara på ett dramatiskt och effektivt sätt den luftiga känslan som nu finns i området. Vidare argumenterar ni för att ett höghus skulle passa in i både landskapsmiljön och i omgivningen. Stöd för detta hittar ni i att höghus redan finns i Hjärup. Förvisso korrekt, men dessa är då placerade antingen i väster om järnvägen, i Jakriborg, eller i gamla centrum där de topografiska förhållandena är avsevärt annorlunda (Wendelos).

Det känns för oss främmande att lägga ett höghus så nära en förskola med den ökade trafiken som detta kommer att innebära. Vi liksom många andra i närområdet funderar på våra barns säkerhet. Om vi koncentrerar oss till ovan nämnda NV läge av detaljplanen, blir vi oroliga av den förmodade trafikökning ni har gissat fram. När vi granskar ritningarna ser vi en stor fara att trafiken markant kommer att öka förbi just förskolan Kids2home och dess parkering. Vi ser redan idag på nära håll hur farligt barnen lever på väg till och från förskolan. En parkeringsplats till höghuset i NV inbjuder till att gena just här! Trafikberäkningarna som är gjorda är enligt er endast grova uppskattningar. Vi ser gärna att man gör en riktig, utförlig trafikmätning, samt beräkningar och inte bara uppskattningar.

Skuggberäkningarna som är gjorda kan fortfarande inte på något sätt anses fullvärdiga. Ingen hänsyn har tagits till den reella höjd på marken efter att markarbetet gjorts. Förskolan Kids2Home ligger minst ca 1m högre än våra bostadshus på Heimdallsväg. Höghuset får man förmoda kommer att hamna på minst samma markhöjd. Detta innebär såklart mer skuggning för oss. Att inte säga att en skuggning kommer att ske är direkt felaktigt!

Exempelvis vid kl. 18, vid ert givna skuggexempel den 21mars, ser man att det sker en klar skuggning. Vad händer kl. 19? Vi vore tacksamma och kräver en mer utförlig skuggberäkning som görs av en auktoriserad konsult (inte från arkitekternas CAD-program) där även eventuella hisschakt, reella markhöjder och ev. indragna våningsplan mm finns med! (Borsséns). Vi kräver en mer utförlig skuggberäkning som görs av en auktoriserad konsult där alla byggnadsdetaljer och topografiska förhållanden finns med! (Wendelos)

Tanken om att höghuset längs med Parkallén skall möjliggöra för olika s.k. icke-störande verksamheter, är ju god men inte alls genomtänkt. Vem vill starta verksamhet så långt ut i byn och hur skall det kunna fungera och bära sig, när det inte ha gjort det någon

annan stans i byn där det varit en mer central känsla? Det finns inget behov för det här. Jmf. de försök som gjorts med paviljongerna som nu rivs. (Wendelos)

Vi är säkert inte heller de enda som framförallt skulle vilja föreslå att höghuset endast byggs i den del av Västra Hjärup där det redan finns sådana. Där, nära det nya stations- torget och kommunikation (Wendelos), torde även chansen för uppstart av verksamhet vara lite större.

Olika lösningsförslag följer:

- Om höghusplaneringen inte kan ändras till att bara vara villor vilket vore det föredömliga och mest logiska i närmiljön, skulle man kunna tänka sig att flytta höghuset i nordväst till den östliga delen av planområdet. Där skulle det angränsa till grönområden och inte störa redan befintlig byggnation och oroliga ägare.
- Om de nedersta våningsplanen i de planerade höghuset inte används till verksamhet finns det gott om plats för placering av vanliga lägenheter och höghuset kan således minskas både i höjd och i antal. Enkel matematik möjliggör då att flytta/omberäkna huset i NV, mitt emot Kids2home och istället lägga villor här enligt de redan befintliga rutnät av bostadshus. (Borsséns)

Inkomna yttranden från övriga

Linda Ståhl, Stora Uppåkra 12:171

Johan Thelin, Stora Uppåkra 12:228

Hilda och Björn Ovander, Stora Uppåkra 12:163

Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra, Stora Uppåkra 12:180

Cecilia och Jon Lindeheim, Stora Uppåkra 12:133

Ulla Schuster Bach, Stora Uppåkra 12:259

Linda och Tobias Månsson, Stora Uppåkra 12:224

Ann-Louise Martinsson och Sture Olsson, Stora Uppåkra 12:143

Sara Nilson och Robert Kolarik, Stora Uppåkra 12:165

Johan Nilsson, Stora Uppåkra 12:157

Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237

Håkan Lindberg, Stora Uppåkra 12:227

Ovanstående har inkommit med samma skrivelse som Kullenbergs m fl.



Kommentarer till yttrandena

Yttrandena är till stor del identiska med de som inkom under samrådet. Kommunens syn på frågorna har inte förändrats, varför kommentarerna på yttrandena från samrådsredogörelsen delvis redovisas på nytt nedan.

Sakägare - särskilt berörda

Med sakägare i ett detaljplaneärende menas ägare till fastigheter som är berörda av planen, eller innehavare till annan särskild rätt i berörda fastigheter än hyresrätt och bostadsrätt, exempelvis arrendatorer. En berörd fastighet är normalt sett en fastighet som ligger inom planområdet, som gränsar direkt till detta eller som endast skiljs från planområdet av en väg, smalare parkremsa eller liknande. Ibland kan även fastigheter längre bort från planområdet anses (särskilt) berörda, detta är dock beroende på arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, natur- eller trafikförhållandena på platsen m.m.

Kommunen gör en första avgränsning av sakägarkretsen genom den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastighetsförteckningen har dock inte någon självständig rättsverkan när det gäller sakägarkretsens avgränsning - det är Mark- och miljödomstolen i Växjö som vid ett eventuellt överklagande avgör om någon är att betrakta som sakägare eller på annat sätt berörd (i sammanhanget kan nämnas att hyresgäster, bostadsrättsägare eller boende då likställs med fastighetsägare).

Trafik

Gatustrukturen har inte revideras inför antagandet av detaljplanen, då kommunen ser att det finns många skäl för att behålla den struktur som föreslogs i samråds- och granskningshandlingarna.

Angående att inte ha genomfartsvägar genom etapp 1/Trädgårdslunden:

- Hjärup NO som helhet, även Hjärup NO etapp 1, har planerats för parkeringsmöjlighet på den egna fastigheten, inte med gemensamma parkeringar i områdets utkanter (såsom vid exempelvis Bannmästaregården i Hjärup). Parkeringslösningen innebär per automatik att gatorna inom området fungerar som transportrum i första hand, oavsett om området är uppbyggt med återvändsgator eller med ett silande system, oavsett om trafikmängderna är lite större eller lite mindre. Den här typen av parkerings- och trafiksystem underlättar på många sätt vardagen för de boende då de kan ha bilen utanför dörren, men ställer också större krav på vuxna att ta större ansvar och ha mer uppsikt över sina barn på gatorna än vad en helt bilfri miljö gör. Detta gäller även vid områdets förskola, där barn inte bör vistas ensamma i gatumiljön.
- Hjärup NO etapp 1 planerades redan från början med genomfarts trafik, dels inom området, dels vidare genom Hjärup NO etapp 3 och ner mot Parkallén. Detta

framgår av planhandlingarna för etapp 1.

- Med den gatustruktur som nu föreslås inom Hjärup NO etapp 3 och som alltså är i enlighet med de tankar som fanns för området som helhet redan när etapp 1 planlades, kommer boende i de södra delarna av etapp 1 inte längre vara tvingade att alltid köra norrut genom området – de kan även välja att köra söderut mot Parkallén. Detta innebär att trafikrörelser som genereras inom etapp 1 kommer att spridas jämnare inom området och att belastningen på gator, korsningspunkter och tomter inom etapp 1 därmed också kommer att fördelas jämnare.
- Omfördelningen innebär att trafikmängderna kommer att minska på gatorna i de norra delarna av Hjärup NO etapp 1 och att trafiksituationen i dessa norra delar kommer att förbättras. I de södra delarna kommer trafikmängderna att öka jämfört med nuläget. Trafikmängderna kommer dock fortfarande att vara låga. Ca 100-200 fordon/dygn på gatorna inom etapp 1, uppåt 400 fordon/dygn inom Hjärup NO etapp 3, är inga stora trafikmängder. Baserat på dessa trafikmängder blir maxbelastningen per timme (räknas normalt som 10 % av trafikmängden per dygn) mellan ca 10 och 20 fordon per timme inom etapp 1 och upp till ca 40 fordon per timme inom etapp 3.
- Få av de boende inom etapp 3 kommer att ha anledning att köra genom etapp 1 eftersom det inte blir ett gent alternativ. Det samma gäller för boende i andra delar av Hjärup. Det är därmed de boende inom Hjärup NO etapp 1 som har störst påverkan på trafiksituationen i det egna området.
- Hjärup NO etapp 1 och 3 har utformats med ett knäckande gatunät, smalare gatubredder och upphöjningar för att hålla nere hastigheterna i området. Mätningar har visat att snitthastigheten inom området ligger på 13-14 km/h. Det finns ingen anledning att tro att de ökade trafikmängderna inom den södra delen av etapp 1 skulle innebära någon nämnvärd ökning av hastigheterna eftersom gaturummen inte förändras i sin utformning. Risken förknippad med fordonens hastigheter bedöms därmed inte heller öka med den föreslagna trafikstrukturen.
- Huvuddelen av hushållen inom Hjärup NO etapp 1 har redan idag mellan en och två bilar. Detta förhållande bedöms inte påverkas av utbyggnaden av Hjärup NO etapp 3. Inte heller kan planeringen utgå från att boende inom etapp 3 inte kommer att ha bil. Genom att kommunen tillsammans med andra aktörer exempelvis arbetar för än bättre kollektivtrafik kan bilinnehavet visserligen komma att minska på sikt, men bilanvändandet är en förutsättning som måste hanteras i planeringen och som inte kan förutsättas minska för att gatustrukturen utformas på det ena eller andra sättet.

Att bygga in sig i gatustrukturer som tvingar fram långa omvägskörningar och större trafikbelastning i enskilda punkter bedöms därmed olämpligt med tanke på bland annat den ökade belastningen på miljön.

- Om gatorna inom Hjärup NO etapp 3 skulle stängas av skulle detta innebära att ett flertal stora, ytkrävande vändplatser måste planeras in och anläggas, alternativt att gatunätet inom området ritas om med en öst-västlig gatustruktur istället för en nordsydlig. Detta skulle leda till tomter som blir grundare och med sämre ljusförhållanden.

Kommunen bedömer inte att det vore lämpligt att stänga av den i delar redan påbörjade Parkallén i höjd med Hjärup NO etapp 3. Skälen för dessa är flera:

- Gatan som genomgående stråk har varit en förutsättning för strukturen inom hela Hjärup NO, utan den skulle området med största sannolikhet ha utformats på ett annat sätt. Att Parkallén skulle vara genomgående visas bland annat i planhandlingarna till Hjärup NO etapp 1 (där anslöt den dock till Väståkravägen i nordöst istället för till Gamla Lundavägen) samt senare i planprogrammet för Hjärup NO, Åretruntbyn.
- Flödet av bilister längs gatan skulle minska, vilket skulle innebära att det känns mindre tryggt att röra sig längs den separata gång- och cykelvägen som går längs parken. Även en människa inne i en bil är någon som ser och kan reagera om något händer och vars närvaro därmed bidrar till en känsla av trygghet. Istället för att cykla på den separata gång- och cykelvägen längs Parkallén kan fler antas välja att cykla längs Heimdalls väg, som endast är utformad med separat gångbana. Detta kan i sin tur bidra ytterligare till en känsla av otrygghet i parken och längs gång- och cykelvägen.
- Hjärups park och gatan har planerats tillsammans och gatans varande har därmed varit en av förutsättningarna vid planeringen och utformandet av parken. Utan Parkallén med sin föreslagna sträckning skulle tillgängligheten till Hjärups park minska, med risk för att färre använder parken. Parken skulle också få en mindre aktiv "front" i form av gata och bebyggelse som vänder sig mot denna, varför det finns risk för att parken hamnar "på baksidan" om all den bebyggelse som omgärdar parken (så är ju fallet redan i parkens södra delar), med de nackdelar i form av bland annat ökad otrygghet som detta skulle innebära.
- Orienterbarheten och tydligheten i området skulle försämrats, med risk för fler felkörningar och smittrafik på gång- och cykelvägen mellan Hjärupslundsskolan och Uppåkravallen och Uppåkraskolan.

- Istället för att trafiken mot målpunkterna i området fördelas på i huvudsak Parkallén och Januarivägen inom Hjärup NO etapp 2, skulle den mesta trafiken belasta Januarivägen. Detta har inte varit en förutsättning vid planeringen av denna.

- Trafikmängderna på Parkallén beräknas komma att vara jämförbara med dem på exempelvis Klockaregårdsvägen (uppmätt 2008), lite fler längs österut (men beräknas där komma att bli färre än vad som exempelvis uppmättes på Väståkravägen 2008). Detta är inte några extrema trafikmängder och inte fler än att en god trafikmiljö kan skapas även för oskyddade trafikanter med hjälp av upphöjningar, förträngningar och liknande åtgärder som hjälper till att hålla hastigheterna nere.

- Om Parkalléns västra delar endast skulle användas för trafik till och från bostäderna i anslutning till den är det svårt att motivera den pampigare utformningen med trädallé och gång- och cykelväg på båda sidor som planerats.

Övrigt:

Utöver ovanstående platsspecifika skäl för att inte hindra silande trafikrörelser finns ytterligare generella skäl:

- Ett silande vägnät är mer flexibelt vid exempelvis olyckor, grävarbeten osv – om en väg måste stängas av under en period finns fler andra alternativ.
- Ett silande vägnät bidrar till större flexibilitet vid framtida förändringar av den byggda strukturen. En förtätning inom en ort som byggts upp med återvändsgator kan till exempel bli problematisk eftersom all trafik från det aktuella området kan komma att belasta en enskild väg, istället för att kunna fördelas på flera. Inflexibla lösningar som återvändsgator kan därför motverka en god och hållbar samhällsutveckling.
- System av trafikseparering har delvis som syfte att skapa trafiksäkra stråk för cyklister och gående. Ett annat syfte med trafikseparering är dock att underlätta för bilisterna, genom att skapa effektiva stråk med färre korsningspunkter/störningsmoment för bilisterna. På gator där korsningspunkter etc. saknas blir hastigheterna lätt högre eftersom bilisterna inte förväntar sig att möta oskyddade trafikanter – vilket i sin tur innebär en ökad risk för de oskyddade trafikanter som faktiskt väljer att röra sig längs dessa gator.
- Ett silande vägnät med blandtrafik innebär att föräldrar måste ta större ansvar för sina barns trafiksäkerhet när de rör sig på gatan. Att som föräldrar tidigt ha engagerat sig i och lärt sina barn att hantera olika trafiksituationer är dock en fördel när ett barn så småningom är moget att röra sig på egen hand i olika trafikmiljöer, inte bara i det egna närområdet och den egna orten utan även på andra platser.



Trafikutredning

Trafikutredningen har fokuserat på trafik genererad av befintliga respektive nya bostäder inom etapp 1 och etapp 3, samt på trafiken till och från förskolan. Någon annan trafik har inte räknats med eftersom få trafikanter, med undantag för de boende inom området, har anledning att köra genom området. Gatunätet är inte tillräckligt gert - att köra Ämnesvägen/Parkallén resp Väståkravägen är ett smidigare alternativ om man exempelvis ska till Uppåkraskolan och Uppåkravallen, eller mot Gamla Lundavägen. Eftersom det idag inte finns några konkreta planer på verksamheter inom området har inte heller några verksamheter räknats med, men i det fall det skulle bli aktuellt med några mindre verksamheter kommer dessa inte att vara av sådan art att de alstrar mycket trafik och trafiken till och från dem kan därmed i viss mån antas ersätta den trafik som skulle alstrats av bostäderna som verksamhetslokalerna i så fall ersätter.

I bedömningen av hur trafikrörelserna i området fördelar sig har hänsyn tagits till målpunkterna inom närområdet - fler trafikanter har exempelvis bedömts köra söderut för att kunna passera Uppåkraskolan på väg mot Gamla Lundavägen. Viss hänsyn har också tagits till läget på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafikutredningen är framtagen med vedertagna beräkningsmetoder. De beräknade trafikmängderna kan dock komma att skilja sig från det verkliga antalet när området väl är utbyggt. Även om så skulle bli fallet bedöms inte skillnaderna bli så stora att trafikmängderna blir orimliga utifrån områdets förutsättningar och utformning.

Friytor

Med friytor till förskola och skola avses förskole- respektive skolgård. Hjärups park utgör i viss mån ett komplement till dessa utemiljöer, men är inte att betrakta som skolgård/friyta tillhörande förskola/skola. Att parken skiljs av från förskola och skola av en gata innebär därför ingen orimlig situation, i synnerhet inte när gatan utformas med trafiksäkerhets- och hastighetsdämpande åtgärder.

Bebyggelse

Den högre bebyggelsen ut mot Parkallén kommer att ligga i gränzonen mellan villa-bebyggelsen och parken som på sikt kommer att utvecklas med uppvuxna träd. I relation till det gröna parkrummet är den föreslagna byggnadshöjden inte särskilt hög och behövs, tillsammans med viss täthet, för att skapa en tydlig kant mot parken. Entréer mot Parkallén och uppsikt över parken från fönster i flera plan skapar också mer liv och rörelse längs gatan och ökar den upplevda tryggheten i park och längs gång- och cykelstråk. Detta kan i sin tur antas bidra till ökad användning av parken. Att endast kanta parken med villor och radhus, där de boende har egna, ofta häckomgärdade, trädgårdar

att vistas i, riskerar däremot att leda till att parken känns mindre trygg och att färre människor har anledning att använda parken.

Även i förhållande till Ämnesvägen/Hjärupslundsskolan/Kids2home anser kommunen att lite högre och tätare bebyggelse blir välgörande för att skapa tydligare gaturum och orienterbarhet i området. Tre våningar med möjlighet till en indragen fjärde våning bedöms inte orimligt i förhållande till närmast omgivande bebyggelse som ju också skiftar i höjd, mellan en och två våningar. Viss skuggning av tomt och insyn från omgivande bebyggelse får man också räkna med när man bosätter sig i en tätort. Även bebyggelsen inom etapp 1 (Trädgårdslunden) påverkar grannfastigheterna i dessa avseenden.

Utöver ovanstående platsspecifika argument för lite högre bebyggelse längs Parkallén och Ämnesvägen/del av Heimdalls väg är inslag av tätare, högre bebyggelse även ett sätt att utnyttja jordbruksmarken mer effektivt när denna tas i anspråk. Det är också ett sätt att bättre utnyttja närheten till kollektivtrafiken och Hjärups goda kommunikationer till närliggande städer och deras arbetsplatser.

Ett blandat bostadsbestånd med både lägenheter i flerbostadshus och småhus är också önskvärt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv - det blir exempelvis lättare för äldre och fränkskilda att bo kvar i området/i närheten av ett tidigare småhusboende vid förändrad livssituation. Att blanda bostadstyper och boendeformer i Hjärups olika delar blir också ett sätt att stärka orten som en helhet och att minska den mentala uppdelningen av orten i villasamhället öster om järnvägen och lägenhetssamhället väster om järnvägen.

Tidigare planering

Kommunens översiktsplan, eventuella fördjupade översiktplaner såväl som de planprogram som ibland tas fram för större utbyggnadsområden bidrar alla till att ge en samlad, övergripande bild av det som planeras inom kommunen som helhet respektive inom dess olika delar. Att ta fram än mer detaljerade planer för större områden, främst i form av detaljplaner, riskerar att leda till att detaljplanen inte hinner genomföras inom ett rimligt tidsperspektiv och att delar av planen hinner bli inaktuella och måste omarbetas - ett onödigt resursslöseri.

Av översiktsplanen, antagen 2009, framgår det att Åretruntbyn/Hjärup NO avses utvecklas med en blandad bostadsbebyggelse med flerbostadshus, radhus, kedjehus och enbostadshus. Det är i översiktsplanen inte definierat höjder eller våningsantal på bebyggelsen. Av planprogrammet för Åretruntbyn/Hjärup NO, godkänt under slutet av 2013, framgår också att Hjärup NO etapp 3 ska utvecklas med blandad bostadsbebyggelse, lite lägre och glesare i norr, tätare och högre (flerbostadshus och radhus) mot Parkallén och Ämnesvägen.

Kulturmiljö

Såsom uttrycks i planbeskrivning är den kulturmiljö som beskrivs i det regionala kulturmiljöprogrammet redan starkt påverkat av vägar, kraftledning och tätortsbebyggelse (bland annat den inom Hjärup NO etapp 1). Den nu föreslagna bebyggelsen kommer att ligga i anslutning till/omgiven av befintlig bebyggelse och bedöms därför inte påverka den beskrivna kulturmiljön, även om de nya husen mot Parkallén kommer att höja sig en-två våningar över bebyggelsen inom exempelvis Trädgårdslunden.

Observera att varken Länsstyrelsen eller Regionmuseet som bevakar kulturmiljöfrågor har haft synpunkter på den typ av bebyggelse som möjliggörs inom området.

Skuggstudier

Planbeskrivningen reviderades redan till granskningen med uppdaterade skuggstudier och en kompletterande sektion för att tydliggöra byggnadshöjder, nockhöjder mm. Se samrådsredogörelsen.

Byggnadshöjd och nockhöjd räknas utifrån höjd på angränsande allmän plats (gator etc) då sådan finns på ett avstånd av sex meter eller mindre från byggnaden. Den aktuella bebyggelsens höjder kommer därmed, beroende av placering på tomten, att utgå från höjden på Heimdalls väg, Vårvägen, Sommarvägen m fl. Eftersom gatorna inom etapp tre kommer att ansluta till Heimdalls väg och sedan slutta svagt neråt mot Parkallén bedömer kommunen att det är ett rimligt att redovisa markytan som plan, samt att byggnadshöjder och nockhöjder utgår från denna plana yta. Exakt höjdsättning av allmän plats görs först i projekteringen av allmän plats, inför utbyggnaden.

Vad gäller höjderna har bebyggelsen i modellen som använts för skuggstudien varierats i form för att visa på olika sätt som maximal byggnadshöjd och nockhöjd kan uppnås. För bebyggelsen i nordväst har högsta byggnadshöjd använts, högsta nockhöjd och högsta vinkel som taket kan utformas med (inom denna form inryms också den fjärde indragna våningen). Utöver detta kan kupor, frontespiser osv komma att anordnas längs 1/3 av huvudbyggnadernas fasadlängder.

De skuggdiagram som ibland (men inte alltid eftersom detta inte är ett absolut lagkrav) redovisas i detaljplaner är normalt av översiktlig karaktär. De tas ofta fram med skuggverktyget i programvaran sketch up - samma program som använts i den nu aktuella detaljplanen.

Marknad för föreslagen bostadsbebyggelse

Flera exploatörer med god inblick i efterfrågan på olika typer av bostäder har uttryckt intresse för att bygga flerbostadshus inom Hjärup NO etapp 3. Att det finns en tro på lägenheter i flerbostadshus i Hjärup har visat sig tidigare, exempelvis i projektet Hjärup

Bocentrum och Åttevägen, där avtal finns tecknade med exploatörer. Flera olika målgrupper bedöms kunna ha intresse för bostäder inom området - äldre som inte längre vill ta hand om villa och trädgård, fränskilda som vill bo kvar på samma ort som barnen, yngre som har svårt att få tag på lägenhet i Lund och Malmö osv.

Verksamhetslokaler

Även om service-, kontors- och handelsfunktionerna inom Hjärup koncentreras till stationsområdet ser kommunen det som positivt att underlätta för verksamhetsutövare som önskar etablera exempelvis en mindre kontorsverksamhet, frisörsalong eller liknande även i andra delar av orten. Funktionsblandning leder till större aktivitet under fler delar av dygnet med ökad social kontroll och fler möjligheter till mänskliga möten som konsekvens, vilket vore mycket positivt exempelvis längs Parkallén.

Detaljplanen har utformats för att underlätta för ovan nämnda, mindre, bostadsanknutna verksamheter. Detaljplanen möjliggör dock bara verksamheterna, den kan inte framtvunga dem. Verksamhetsetableringar kommer därmed bara att bli aktuella i det fall det finns någon verksamhetsutövare som vill etablera sig på platsen (och får möjlighet till detta genom exempelvis kontrakt med fastighetsägaren).

De mindre verksamheter som möjliggörs längs Parkallén bedöms inte komma att alstra sådana trafikmängder att det får någon större påverkan på området.

Dagvatten

Det finns inga lagkrav på att dagvatten som genereras inom ett visst (plan)område ska fördröjas inom samma område. Enligt 2 kap Plan- och bygglagen (PBL) 5§ ska bebyggelse och byggnadsverk dock lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet bland annat med hänsyn till möjligheterna att ordna avlopp (i vilket begrepp dagvatten ingår, planförfattarens anmärkning) och med hänsyn till möjligheterna att förebygga risk för översvämning.

Genom att föreslå att dagvatten från Hjärup NO etapp 3 ska avledas via kommunala ledningar (vid större regn även via gatorna) mot fördröjningsytor/dammar i Hjärups park inför fortsatt avledning mot recipient har kommunen visat att dagvatten/avlopp kan hanteras. Kommunen bedömer att denna lösning är lämplig för området som helhet eftersom parken är stor till ytan och gott och väl kan rymma dammarna, samtidigt som de kan bidra till en varierad och intressant parkmiljö.

Tekniska nämnden hade mycket riktigt synpunkter på förslaget med dagvattendammar i parken under samrådet av planprogrammet för parken, men under detaljplaneskedet framfördes inga sådana synpunkter, varken under samrådet eller utställningen. Av plan-



beskrivningen till detaljplanen för parken framgår också att "... Området får inte släppa mer dagvatten till befintligt system än nuvarande situation. Detta kan åstadkommas genom fördröjning i öppna system som även kan skapa mervärden i parken. Möjligheten att använda parkmarken för fördröjningsdammar i dagvattensystemet minskar även risken för översvämningar i omgivande bostadsområden. Dammar i parkmiljö har även betydelse ur ett ekologiskt perspektiv... Möjligheten att ombänderta dagvatten från intilliggande planerade bostadsområden i parken ska undersökas i det fortsatta planarbetet." Avsikten har alltså sedan arbetet med detaljplanen för parken varit att dagvatten ska kunna fördröjas i denna.

Även om förhållandena i framtiden skulle förändras och synen på fördröjning i parken av någon anledningen skulle förändras har kommunen ansvar för att tillgodose att dagvattenhanteringen inom området fungerar ändå, oavsett lösning. Detta eftersom området ingår i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten (ansvaret regleras genom vattentjänstlagen).

Barnkonsekvensbeskrivning - barnperspektivet

Samhällsplanering innebär att beakta olika samhällsgrupper, olika allmänna intressen samt att väga dessa till en helhet så att en hållbar samhällsutveckling uppnås.

Plan- och bygglagen ställer inga särskilda krav vad gäller barnkonsekvensanalyser eller barnchecklistor. Utifrån plan- och bygglagens perspektiv omfattas barn av begreppet människor, och eftersom all planering enligt lagen ska ta hänsyn till människors livsmiljö, hälsa och säkerhet, så gäller detta även barnen. Någon specifik barnkonsekvensbeskrivning behöver således inte upprättas.

För att garantera att kommuner planerar på ett sätt som inte är farligt eller äventyrar människors hälsa och säkerhet, innehåller plan- och bygglagen också kopplingar till miljöbalken samt möjligheter och skyldigheter för länsstyrelsen att ingripa om en detaljplan kan antas medföra att en miljökvalitetsnorm inte följs eller om bebyggelse blir olämplig i förhållande till människors hälsa och säkerhet.

Justeringar efter granskning

Justeringar av planhandlingar har gjorts, bland annat med anledning av de synpunkter som har kommit in under granskningen. Ändringar av planförslaget är enligt följande:

Plan- och illustrationskarta

- Bestämmelsen kring krav på förhöjd inre takhöjd (2,70 m) i områdets sydvästra del justeras till att gälla krav på fri höjd mellan bjälklag i bottenvåningen (3,10 m). Detta eftersom det är oklart vilken typ av ventilationsdon som kan behövas i lokalen.
- Bestämmelsen "Balkonger och skärmtak får kraga ut över plusmark och prickmark" kompletteras med tillägget att underkant på balkong mot Parkallén och Ämnesvägen inte får ligga lägre än 2,60 meter från färdig marknivå.
- Definitionen av prickmark ändras från "Marken får inte bebyggas" till "Byggnad får inte uppföras" för att möjliggöra den mur som planeras längs Parkallén.

Planbeskrivning

- Förtydligas gällande att planområdet ingår i kulturmiljön Bomhög-Hjärup-Uppåkra.
- Kompletteras med information om E.ONs gasledning.
- Formuleringen kring förhöjd inre takhöjd (2,70 m) i områdets sydvästra del justeras till att gälla krav på fri höjd mellan bjälklag i bottenvåningen (3,10 m).

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Berörda myndigheter/organisationer som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Granskning

-

Samråd

Trafikverket

Sakägare som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Granskning

Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193

Ardina Kullenberg Tkalcevic och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192

Daniel Mathiasson, Stora Uppåkra 12:204

Vera Salman Larheden, Stora Uppåkra 12:203

Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116

Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114

Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155

Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Samråd

Robert Ottocan, Stora Uppåkra 12:197
Malin Delén, Stora Uppåkra 12:197
Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193
Ardina och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192
Frauke och Oliver Kirstein, Stora Uppåkra 12:118
Camilla och Michael Hagenborn, Stora Uppåkra 12:148
Andreas Hansson och Melissa Dahlqvist, Stora Uppåkra 12:201
Thobias Hörberg, Stora Uppåkra 12:200
Camilla Karlsson och Daniel Fridh, Stora Uppåkra 12:147
Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114
Paul Jensen och Helén Kinnman, Stora Uppåkra 12:191
Anna Johansson och Andreas Almén, Stora Uppåkra 12:189, samt Karin Svensson och Fredrik Olofsson, Stora Uppåkra 12:188
Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155
Sandra och Ola Martinsson, Stora Uppåkra 12:198
Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116
Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Övriga som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Granskning

Linda Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Johan Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Hilda och Björn Ovander, Stora Uppåkra 12:163
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra 12:180
Cecilia och Jon Lindeheim, Stora Uppåkra 12:133
Ulla Schuster Bach, Stora Uppåkra 12:259
Linda och Tobias Månsson, Stora Uppåkra 12:224
Ann-Louise Martinsson och Sture Olsson, Stora Uppåkra 12:143
Sara Nilson och Robert Kolarik, Stora Uppåkra 12:165
Johan Nilsson, Stora Uppåkra 12:157
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237
Håkan Lindberg, Stora Uppåkra 12:227

Samråd

Hjärups byalag
Minna och Anders Johansson, Stora Uppåkra 12:209
Anders Lundqvist, Stora Uppåkra 12:144
Ewa Krupinska, Stora Uppåkra 12:247

Johan Almevi och Julia Munther, Stora Uppåkra 12:255
Johan och Elisabeth Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Linda Liefke, Stora Uppåkra 12:248
Jonas och Erika Bågeman, Stora Uppåkra 12:256
Niklas Lindgren, Stora Uppåkra 12:231
Greger Forsberg, Stora Uppåkra 12:233
Jenny och Niklas Persson, Stora Uppåkra 12:277
Håkan Düring och Anna Nyman, Stora Uppåkra 12:232
Viktoria och Carl Diehl, Stora Uppåkra 12:230
Marie och Erik Svartbo, Stora Uppåkra 12:261
Daniel Nyqvist, Stora Uppåkra 12:246
Anna Kristensson, Stora Uppåkra 12:238
Henrik Fagerström, Stora Uppåkra 12:234
Henrietta Lööf, Stora Uppåkra 12:168
Christer Nilsson och Carolina Hansson, Stora Uppåkra 12:240
Linn och Daniel Hilvardén, Stora Uppåkra 12:270
Krzysztof och Anna Kuchcinska, Stora Uppåkra 12:140
Jenny och Patrik Forsberg, Stora Uppåkra 12:210
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra 12:180
Linda och Henrik Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Håkan Lyngsjö och Caitlinn Loftus, Stora Uppåkra 12:159
Caroline Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Daniel Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Maria Fransson och Fredrik Danielsson, Stora Uppåkra 12:158
Richard Chiem, Charlotte och Walter Steinweg, Stora Uppåkra 12:271
Håkan Johansson och Marie Louise Eriksson, Stora Uppåkra 12:225
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237
Lennart Friberg, Stora Uppåkra 5:118
Elisabeth Pegelow, Hjärup 8:190

Staffanstorps 2016-11-09

Katarina Jeraeus
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

Anna Fogelberg
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

