



Staffanstorps
kommun

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Hjärup 22:3 med flera, Västerstad etapp 1, Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2021-11-01 - 2021-11-30

Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorps och på biblioteket i 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.



Totalt antal inkomna yttranden

16 stycken inkomna yttranden.

Inkomna yttranden utan erinran

E.ON

Försvarsmakten

Lunds kommun

Skåneenergi

Svenska Kraftnät

Inkomna yttranden med synpunkter

Länsstyrelsen

Trafikverket

Lantmäteriet

Va Syd

Sydvatten

Telia Skanova

Tele 2

Hjärups Byalag

Jakri AB 1

Jakri AB 2

Privat yttrande

Redovisning av yttranden med synpunkter

1. Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

1.1 Länsstyrelsen

Redogörelse för ärendet

Syftet med detaljplanen är att skapa en blandning av bostäder, förskola, skola, park, vård- och centrumverksamhet. Planen medger också park med möjlighet till lekplats och parkstråk för dagvattenhantering. Ambitionen är att arkitekturen ska ha en stor variationsrikedom och en hög kvalitet med en tydlig stadsmässighet och täthet. Den täta stadsmässigheten koncentreras till järnvägsstationen i den östra delen av planområdet. Stadsmässigheten minskar succesivt västerut, där det möjliggörs för en mer småskalig struktur. Planområdet ligger i västra Hjärup, väster om järnvägen och avgränsas i väster

av Ynglingavägen. I norr gränsar planområdet till det gamla industrifastighet och som idag används för friskvård och förskoleverksamhet. I söder avgränsas planområdet av Lommavägen. Planområdet är 19 hektar stort. Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande. För området gäller översiktsplan från 2009, Framtidens kommun – perspektiv 2038, där området är utpekad för omvandling till ny blandad stadsdel. Kommunen bedömer dock att planen inte är förenlig med översiktsplanen med anledning att planförslaget möjliggör fler bostäder än vad översiktsplanen föreskriver för området. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i MB 6 kap. Planförslaget har varit på samråd mellan 13 mars och 10 april 2019. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående risk för översvämning, MKN vatten, buller, markföroreningar, risker – farligt gods och risker – kraftledning. Länsstyrelsens formella synpunkter. Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Hälsa och säkerhet – risker – farligt gods

Länsstyrelsen menar att planhandlingarna saknar en beskrivning av vilket avstånd som kvarteren närmast järnvägen kommer att placeras. Det framgår i planbeskrivningen endast att kvarteren inte kommer att placeras närmare än 15 meter från stödmurens kant. Länsstyrelsen menar att det är svårt att tyda och få en uppfattning om avståndet till närmsta spårmitte efter att fyraspårutbyggnaden är färdigställd. Planbeskrivningen bör i de delar som behandlar konsekvenser av planförslaget förtydligas med detta.

Länsstyrelsens bedömning

Sedan samrådsskedet har planhandlingarna förtydligats och kompletterats angående risk för översvämning, MKN vatten, buller, markföroreningar och risker – kraftledning.

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande risker – farligt gods enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Kommentar:

RISK-utredningen kompletteras med ett PM från riskkonsulten (2022-01-20). I PM:et rekommenderas att planhandlingarna kompletteras med förtydligande om avståndet mellan bebyggelse och stödmurskant, samt mellan bebyggelse och spår 64. Detta för att påvisa att avståndet är tillräckligt och att det inte föreligger någon risk. I planbeskrivningen redovisas därför en sektion över situationen. Kommunen bedömer att avståndet mellan bebyggelse och spårområdet (minst 22 meter) är tillräckligt.

1.2 Trafikverket

Granskning

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende. Trafikverket

har yttrat sig under samrådet och önskar lämna följande kommentarer till granskningen:

Fyrspårsprojektet

I samråds genomgången anger kommunen att ”Detaljplanen kommer inte inkräkta på Lommavägen, se illustrationsplan för förtydligande. Dammar kommer att anläggas enligt illustrationsplan, planhandlingarna har kompletterats gällande Trafikverkets damm. Plangränsen har anpassats mot Trafikverkets GC-väg och mot bullervallen i samråd med Trafikverket. Höjdsättning längs Stenavägen och Armeringsgatan är gjord och kompletterad i plankartan.”. I med tillskapandet av kommunala dammar och ledning av vatten anser Trafikverket att det är av största vikt att kommunen inte påverkar eller försämrar Trafikverkets förmåga att leda bort vatten från järnvägsanläggningen och från statlig väg.

Inom ramen för fyrspårsprojektet kommer Trafikverket att anlägga en damm i nära anslutning till korsningen Yngligavägen/Lommavägen. Denna damm finns varken med i plankartan eller illustrationer, således efterfrågar Trafikverket förtydligande om hur kommunen kommer säkerställa Trafikverkets hantering av vatten från järnvägsanläggningen.

Samråds genomgången anger även att ”Trafikverket och kommunen har fört dialog om servitut med mera inför framtagande av granskningshandlingarna och parterna är överens om att det befintliga servitutet ska omprövas och åtkomst till Trafikverkets teknikanläggningar kommer att ske via tillfart från allmän väg (Stenavägens enligt förslag i detaljplanen). Plankartan förse med höjder på Stenavägen och Armeringsgatan parallellt mot Södra stambanan.”. Trafikverket vill understryka att tillgängligheten till mast och teknikbyggnader måste säkerställas, både under och efter utbygganden av etapp 1/Hjärrup 22:2 m.fl.

Trafik

Trafikutredningen (Sweco, 2020-12-16) har uppdaterats och bygger på beräkning om drygt 1000 bostäder. Utredningen har tittat på utbyggnad av både etapp 1 och 2 samt med eller utan koppling norrut mot väg 108 (kommunalt önskemål). Utredningen föreslår åtgärder i korsningarna Yngligavägen/Lommavägen respektive Lommavägen/G:a Lundavägen. Rekommendationen är att korsningarna Yngligavägen/Lommavägen respektive Lommavägen/G:a Lundavägen byggs ut med cirkulationsplatser för att hantera den ökade trafiken. Kommunen har låtit ta fram ytterligare en utredning för att säkerställa åtgärderna (Tyréns, 2021-07-09). Utredningen av Tyréns föreslår att korsningen Yngligavägen/Lommavägen utformas med en cirkulationsplats och att korsningen G:a Lundavägen/Lommavägen utformas med en signalreglerad korsning med kollektivtrafiksprioritering. Generellt rekommenderar Trafikverket inte att vägar så som G:a Lundavägen och Lommavägen signalregleras då trafikmiljön inte är sådan som normalt signal-

regleras. Trafikverket och kommunen har fört dialog utifrån de nya utredningarna och påbörjat avtalsförhandling för att genomföra en cirkulation i korsningen Yngligavägen/Lommavägen. Utgångspunkten är att kommunen bekostar cirkulationen till 100% men avtalet är inte underskrivet av parterna än. Trafikverket anser dock att cirkulationen ska vara färdigbyggd innan planområdet börjar nyttjas för det ändamål som detaljplanen avser. Trafikverket anser att det kan finnas motiv till att genomföra åtgärder i korsningen Lommavägen/G:a Lundavägen men att föreslagen lösning inkräktar både på kollektivtrafiken och framkomligheten på G:a Lundavägen. Trafikverket delar bedömningen om att åtgärder kan komma att krävas men vi ser inte att vi har tillräckligt med kunskap att fatta beslut om en specifik åtgärd än och när den behövs. Utifrån fyrstegsprincipen anser Trafikverket att det vilar ett stort ansvar på kommunen att uppmuntra hållbara transporter och på så sätt ta ansvar för trafikförsörjningen.

Buller

Trafikverket påtalade under samrådet det olämpliga i att buller inte reglerades i planbestämmelserna utan enbart omnämndes i planbeskrivningen. Till granskningen har kommunen sammanställt bullerutredningarna i ett gemensamt PM, därtill har plankartan uppdaterats med planbestämmelser för reglering av bebyggelseutformning så att gällande bullerriktlinjer kan klaras inom hela planområdet. Bullerskydd med erforderligt höjdgivelse mot Södra stambanan respektive Lommavägen i syfte att klara gällande riktlinjer för buller i etapp 2 har planlagts enligt plankartan.

Trafikverket anser att kommunen genomfört lämpliga ändringar och vi ser positivt på de administrativa bestämmelserna i plankartan.

Risk

Inför granskningen har kommunen låtit ta fram en ny riskutredning Riskutredning avseende olyckor vid transport av farligt gods (Briab, 2020-11-12). Kommunen anger att utredningen redogör för hur riskhanteringen bör ske med rekommendationer till hur planhandlingarna bör utformas. Säkerhetshöjande åtgärder har reglerats med planbestämmelser i plankartan och planbeskrivningen kompletteras med sammanfattning av riskutredningen, samt att inga säkerhetshöjande åtgärder utförs på Trafikverkets mark. Trafikverket vill påtala att bland de rekommenderade åtgärderna finns ventilationsintag bortvända från den exponerade sidan upp till 8 m höjd. Trafikverket anser att det är möjligt att beräkningar av utsläpp av tryckkondenserade gaser visar att dessa i huvudsak håller sig ut med marken, men det är ett högst teoretiskt resonemang. Gaserna späds, värms samt rörs om av vinden, vilket gör att man kan få gaser högre upp mot fasaden. Dessutom tar man inte hänsyn till eventuell brandrök som kan svepa in hela den exponerade fasaden. Trafikverket förordar en robustare lösning där alla tilluftsintag är bortvända från spårområdet.



Övrigt

Trafikverket noterar att Luftfartsverket har delgetts planhandlingarna men har inte haft någon erinran.

Kommentar:

Dagvattenvolymer inom allmän platsmark är tillräckliga för att ta emot vatten från de statliga anläggningarna (Järnvägen och Lommavägen). Planbeskrivningen kompletteras med textavsnitt om detta. Formellt avtal för att släppa på vatten får tecknas mellan Skanska (som är part i avtal med dikningsföretaget) och Trafikverket.

Kommunen avser att ta hänsyn till infart från allmän platsmark till kvartersmark såväl som under detaljplanens genomförande såväl som efter planens genomförande. Detta omfattar även infart från allmän platsmark till Trafikverkets områden inom detaljplanen.

RISK-utredningen kompletteras med ett PM från riskkonsulten. I PM:et rekommenderas att planhandlingarna kompletteras med förtydligande om avståndet mellan bebyggelse och stödmurskanten, samt mellan bebyggelse och spår 64. Detta för att påvisa att avståndet är tillräckligt och att det inte föreligger någon risk.

PM:et rekommenderar även att planbestämmelse f8 omformuleras. Ny bestämmelse lyder: Friskluftsintag ska placeras bortvänt från spårområdet alternativt placeras på byggnadens tak.

1.3 Lantmäteriet

Plankarta och bestämmelser

Det rekommenderas inte längre att antal våningar ska användas som planbestämmelse eftersom Boverket kommit fram till att det inte är lämpligt att reglera våningshöjd i detaljplan. Bestämmelsen p2s nuvarande formulering i granskningsutkastet innebär att ingen direktutfart för kvartersmarken, där bestämmelsen finns, kan ske. Om planens intentioner är att kvarteret ska ha utfart mot gata bör det lösas genom att byta ut ordet fastighet mot byggnad i bestämmelsen. Det framgår inte av bestämmelsen om utfartsförbud enbart avser fordonstrafik eller alla former av passage.

Genomförandefrågor

Det anges att exploatören ska bekosta inlösen av allmän platsmark. Lantmäteriet vill upplysa om att endast sakägare i en förrättning kan tilldelas förrättningskostnad. Enligt ledningsrättslagen kan endast ledningshavare ansöka om omprövning av ledningsrätt hos Lantmäteriet. Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar så kallade u-område, ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan

utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Kommentar:

Våningsantalen är ej reglerade i detaljplanen. Bebyggelsens höjd regleras med nockhöjd respektive byggnadshöjd.

Bestämmelsen p2 förtydligas så att det framgår att utfartsförbudet omfattar direktutfart till allmän platsmark från byggnad och att förbudet inte omfattar gång och cykeltrafik.

Kommunen noterar Lantmäteriets yttrande angående genomförandefrågor. Förrättningar är pågående som förberedande åtgärd inför överlämnande av blivande allmän platsmark.

1.4 Va Syd

Planförslaget

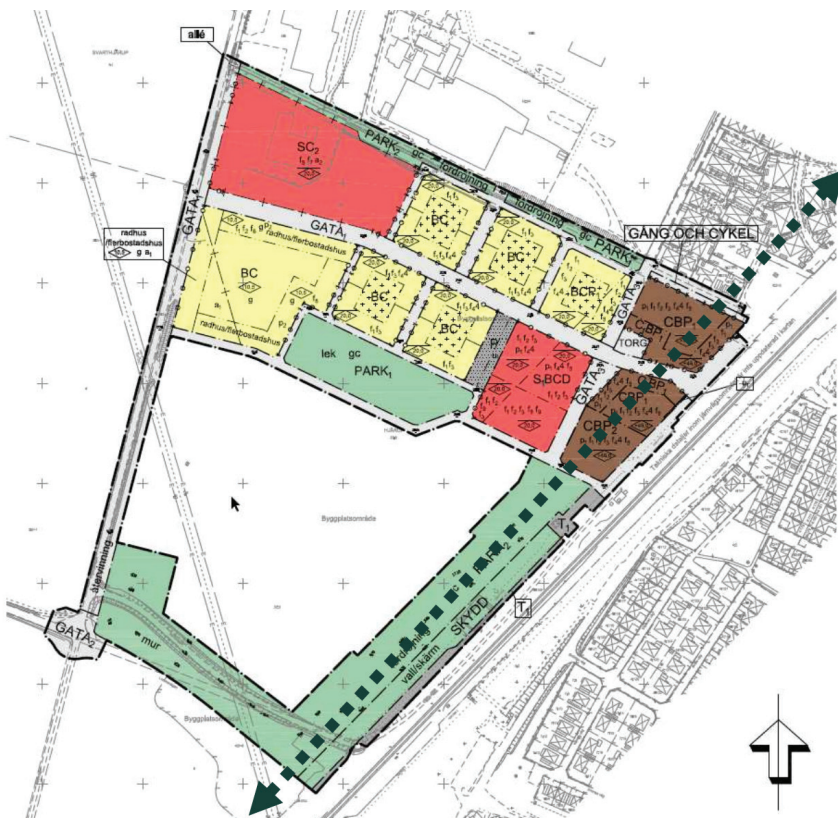
Ett planförslag för Hjärup Västerstad är utställt för granskning fram till och med 2021-11-30 av Staffanstorps kommun. Detaljplanen föreslår kvartersmark för bostäder, förskola och skola, centrumfunktioner och parkering i parkeringshus och i underjordiskt garage. Planen innehåller allmän platsmark med beteckningen gata samt med beteckningen park.

Den planerade avloppstunneln mellan Källby – Sjölunda (nedan kallad tunneln från Lund) kommer att beröra områden markerade CBP1, områden för centrum, bostäder och parkering i källargarage och/eller bottenvåning, samt betecknade CBP2, område för bostäder, centrum och parkeringshus. Byggnader tillåts med en nockhöjd om +46 m över havet inom den kvartersmark som kommer att beröras av tunneln från Lund.

1.1 Synpunkter från hållbar avloppsrening

Tunneln från Lund bedöms inte innebära något hinder för att uppföra bebyggelse enligt planförslaget. Inom kvartersmark för bebyggelse (CBP1 resp CBP2) bör kommande markanspråk för tunneln med reservat redovisas i detaljplanen för att förtydliga kommande markanspråk gentemot fastighetsägaren. Ett reservat underlättar också handläggningen av tillstånd för till exempel energibrunnar eller andra typer av byggnadsprojekt som kan innebära att tunneln skadas. Reservatet bedöms också underlätta planerade Lantmäteriförrättningar för ledningsrätt. Den planerade tunneln från Lund kommer att placeras på 20-30 meters djup under markytan. Tunneln planeras med en innerdiameter om cirka 3 meter och behöver ett skyddsområde om 10 meter runt tunnelns ytterdiameter. Hela

området med tunnel + skyddsområde är beläget mer än 10 meter under mark.
 Det är positivt att tunneln från Lund nämns i granskningshandlingarna. VA SYD ser också positivt på en fortsatt dialog för att lösa frågor om genomförande och skydd av planerad tunnel. I en sådan dialog kan markanspråket för tunneln preciseras. Tunneln från Lund berör också föreslagen allmän platsmark. Tunneln påverkar inte användningen i marknivå när byggandet är klart. Inom allmän platsmark finns dock ett behov av ett tillfälligt schakt under byggtiden. Det tillfälliga schaktet behövs för att minska riskerna för skador och olyckor i samband med tunneldrivningen. Byggtiden för det tillfälliga schaktet bedöms till cirka 1 år. Det tillfälliga schaktet är inte till för att föra ut massor från tunneldrivningen utan är ett så kallat mottagningschakt. Efter att byggandet har avslutats kan schaktet kapas under markytan, igenfyllas och marken återställs.



1 Ungefärligt läge i plan för planerad tunnel från Lund

Ungefärligt läge i plan för planerad tunnel från Lund.

Tunneldrivning kan innebära buller och andra störningar under den tid borren passerar under marken. Tiden för störningar från underjordiska arbeten bedöms omfatta någon eller några veckor för enskilda fastighetsägare. Frågor om störningar hanteras av VA SYD under byggtiden.

Kommentar:

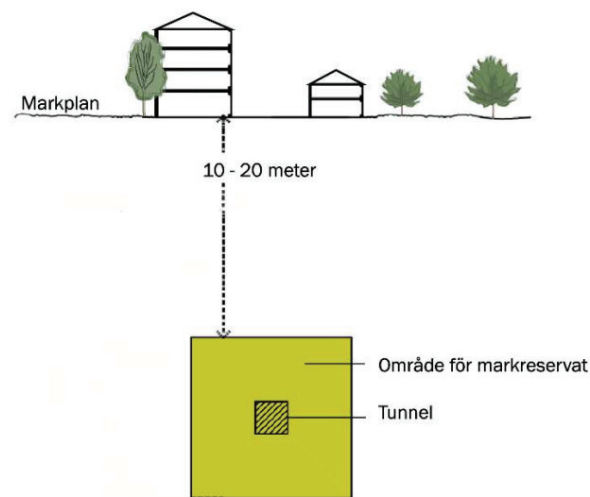
Ett reservat i syfte att underlätta handläggning av de tillstånd som ni refererar till, bör hanteras i en eventuell separat detaljplan. En sådan detaljplan hanterar lämpligen hela va-tunneln genom kommunen. Det finns dock inget kommunalt beslut att en sådan detaljplan ska upprättas. Kommunens hantering av VA-tunneln ur ett detaljplansperspektiv får därmed avvakta.

1.5 Sydvatten

Sydvatten berörs inte av rubricerat planärendet. Sydvatten vill dock uppmärksamma på, vilket gjorts vid Staffanstorps översiktsplan, att det kan komma att krävas förstärkningar i kommunens vattenanläggningar för att möta det utökade vattenförsörjningsbehov som uppstår vid större utbyggnader och att Sydvatten önskar föra dialog i tidigt skede vid större planerade utbyggnader.

Kommentar:

Staffanstorps kommun noterar yttrandet.



Principskiss för markreservat



1.6 Telia Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. I samrådsredogörelsen har Staffanstorps kommun på sidan 10 angett att Staffanstorps kommun har beaktat yttrandet och anser att det endast går att hävda ovan om det finns ledningsrätt, vilket inte finns, som svar på Skanovas begäran att bolagets befintliga rättigheter ska beaktas. Tyvärr strider kommunens uppfattning mot gällande svensk rättsordning.

Även om Skanova AB innehar ledningar om omfattas av ledningsrätt, se till exempel rättsfallet NJA 1998 sida 617, så finns det inga hinder mot att bolaget har andra rättsinstitut, som högsta domstolen har funnit i bland annat sina avgöranden NJA 1973 sida 70 samt NJA 1994 sida 366. När skrivna avtal saknas om nyttjanderätt så är det frågan om en allmän nyttjanderätt som regleras av 7 kapitlet i jordabalken, se NJA 2004 sida 288. Både Södertälje samt Solna tingsrätt, i dom meddelad i mål T 2356-12 den 29 oktober 2014 samt dom meddelad i mål T 1539-17 den 14 juli 2017, har funnit att när bolaget har fått rätt att nyttja annans fastighet så löper avtalen normalt med de regler som 7 kapitlet 5 § jordabalken innehåller. Detta innebär att den som begär att bolagets ledningar ska ändras även får ta de kostnader som detta medför.

Kommentar:

Staffanstorps kommun vidhåller att kostnader för eventuell flytt av ledningar ska bekostas av Telia Skanova med hänvisning till att ledningsrätt och markavtal saknas. Initiativtagare och tillika exploatör till detaljplanen ska inte belastas för kostnad av flytt av berörda ledningar.

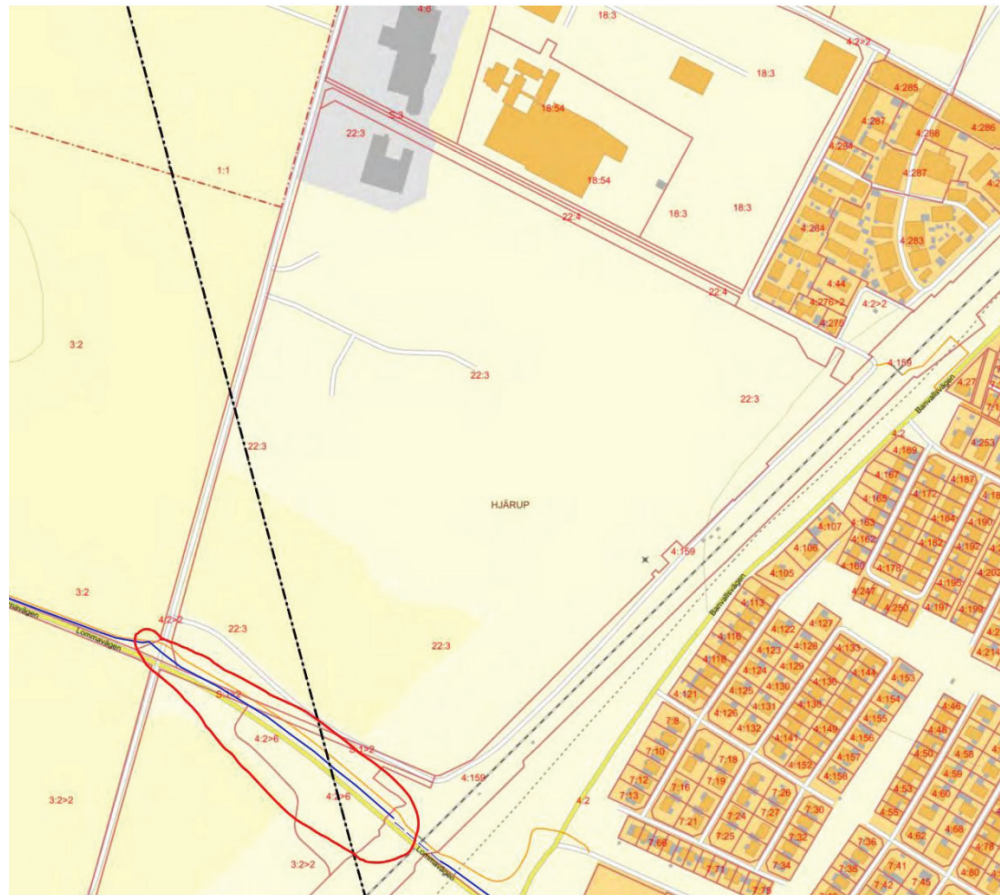
1.7 Tele 2

Tele2 har inget att erinra kring detaljplanen.

Vi skulle däremot vilja bli kallade till ledningsägarmöte för att få möjlighet till att lägga ner kanalisation i området för framtida kunder. Vi har idag kanalisation utmed Lom-mavägen (se inringad blå kanalisation) och vår tanke är att ansluta mot den.

Kommentar:

Staffanstorps kommun noterar yttrandet.



Kartbilaga kopplad till yttrande från Tele 2.

2. Inkomna yttranden från sakägare och övriga

2.1 Hjärups Byalag

Rekreationsområde

Vi ser två definerade parkområden, Sibiriska parken och Traversparken. Byalaget vill se planerad rekreation för dessa områden, till exempel lekpark, joggingspår, utegym, eller liknande. Den hundrastgård som anlagts vid Hjärups Park känns något underdimensionerad redan idag. Det vore därför lämpligt att anlägga ytterligare en hundrastgård på Västerstad. Angående byggstart för rekreationsområdena ser vi ingen anledning att inte påbörja dessa redan nu.

Vi har noterat ett upprop för en ”Västerskog för området väster om Ynglingavägen” på Hjärupskollen. Vi tycker det låter mycket lämpligt att verka ett mindre blåsigt mikroklimat för Västerstad.

Stationsområde

Västerstad kommer enligt detaljplanen inte att få några parkeringsytor i anslutning till den nya tågstationen. I dagsläget brukas all befintlig parkering på Jakriborgsområdet av de boende där. Vi tror att tågresenärer kommer att vilja parkera på båda sidor om spåret och om man inte ger möjlighet till detta så bäddar man istället för spontanparkering.

Skola

Vi antar att den skola som benämns skola är ett högstadie då vi förnärvarande har fler mellanstadiel elever i Hjärup än vad vårt befintliga högstadium är dimensionerat för. Elever i denna ålder bruka cykla till skolan och det måste därför finnas bra cykelväg från hela Hjärup till den nya skolan, särskilt över spåren.

Namnförslagen

Vi är fundersamma över namnet Sibiriska parken och vilken koppling det har till Hjärup och bygden. Det är på tidigare +10 jord man bygger och inte på tundran. Ganska vackert namn, men man kan också få andra associationer om parken. Även namnet Västerstad känns inte som någon naturlig koppling till byn och villaorten Hjärup. Det låter mera som arbetsnamn på ett planprojekt.

Trafik

Vi är nöjda med den trafikutredning som presenteras och vill förorda alternativet cirkulationsplats för korsningen Lommavägen/Gamla Lundavägen. En signalreglerad korsning är en passande lösning för en korsning med ett konstant trafikflöde men inte här. En cirkulationsplats fördelar tillfälliga trafiktoppar på ett betydligt jämnare sätt och är därför att förorda. Den rådande trafikplaneringen i Hjärup med välplanerade cykelvägar

och avsaknad av genomfartsvägar ger oss en trygg och säker trafikmiljö, särskilt med avseende på de många barnfamiljerna. Vi vill därför att samma tank ska råda för den fortsatta exploateringen av byn, även de bortersta delarna av vår nya stadsdel ska tryggt gå att nås per gång eller cykel.

Kommentar:

Enligt upprättat avtal mellan kommunen och exploatören så ska parkområdena färdigställas i ett första skede av planens genomförande.

En hundrastgård kommer att placeras vid Banvallsvägen inom projektet för 4-spårs utbyggnaden.

Regleringen av det nordvästra kvarteren innebär flera olika utbyggnadsförslag men exploatörens och kommunens initiala ambition är att det byggs en skola inom kvarteret. Enligt uppgift från exploatören är avsikten att uppföra en F-9 skola.

Det finns ingen planerad pendlarparkering på den västra sidan av 4-spårsutbyggnaden i Hjärup. På den östra sidan av Hjärup planeras däremot en parkeringsplats i ungefär samma storlek som den tidigare pendlarparkeringen.

Inom ramen för 4-spårsutbyggnaden avser Trafikverket även att i Burlöv bygga en större pendlarparkering med sikte på ett större upptagningsområde mellan Malmö och Lund.

Kommunens namngivningsgrupp föreslog Sibiriska parken då namnet ”Sibirien” har en koppling till gamla Hjärup. I samband med att Södra Stambanan tillkom under mitten av 1800-talet så uppfattades de nya bostäderna på den västra sidan om järnvägen så långt bort, så att de likväl hade kunnat vara placerade i ”Sibirien”.

”Västerstad” är sedan den tidigare översiktsplanen, ÖP 2010 Framtiden kommun, ett inarbetat samlingsnamn för den framtida bebyggelsen väster om Södra Stambanan i Hjärup.

2.2 Jakri AB 1

Som företrädare för Jakri AB som äger grannfastigheterna, vill vi inkomma med följande synpunkter. Det är trevligt att marken skall bebyggas, det ser vi fram emot. Vi vill inte lägga oss i vad andra vill göra så länge det inte fördärvar för oss själva. Därför har vi ingen synpunkt på bebyggelsen som sådan men skulle naturligtvis uppskatta om den blev estetiskt tilltalande mot vårt håll.

Det vi bryr oss om mest är att planeringen av den framtida trafiken mot Lundahållet inte sker på sådant sätt att vårt område får stora olägenheter. Framförallt vill vi



inte ha livlig trafik på förlängningen av Köpmannagatan eftersom vi fortfarande inte har gett upp tanken på en utbyggnad av Jakriborg - om vi hade gjort det hade vi sålt marken för länge sedan. Annars säger vi bara, lycka till och hoppas att ni inte sätter käppar i hjulen för oss om vi skulle vilja bygga ut vårt område.

2.3 Jakri AB 2

Vi har upptäckt att man tänker leda en stor del av trafiken från och till Västerstaden rakt igenom vårt bostadsområde Jakriborg på den så kallade Allevägen. Vi motsätter oss detta. Där finns en detaljplan för Jakriborgs framtida utbyggnad Etapp II. Den åskådliggör hur man ska ta sig in och ut från Jakriborg. Detta via Tösavägen / Hansavägen och en väg som idag har rivits upp på grund av utbyggnaden av järnvägsstationen. Denna väg längs med järnvägen och utanför en framtida mur ska återställas. Via denna väg kommer man in till centrum i Jakriborg, Hansavägen utan att påverka de boende i området.

Kommentar:

Samlad kommentar till 2.2-2.3

En övergripande trafikkopplingen från Hjärup Västerstad norrut mot Jakriborg via Allevägen har redovisat i ett antal tidigare planprocesser. Bland annat i Program till detaljplaner - Västerstad (2015-12-02), Program till detaljplan Fyrspårsutbyggnad genom Hjärup (2013-01-28) och samrådshandling för aktuell detaljplan med samrådstid mellan 2019-03-13-2019-04-10 samt ett samrådsmöte 2019-04-01. Tanken på ett bostadsområde söder om Jakriborg redovisas även på illustration till gällande detaljplan för Jakriborg, detaljplan för Hjärup 22.1 m fl - Hjäruups industriområde antagen 1996-03-25.

Staffanstorps kommun har uppdaterat trafikutredningen efter att ha genomfört nya mätningar för trafiken på Allevägen. Enligt utredningen så föreligger två huvudalternativ, koppling från Vragerupsvägen till väg 108 eller utan koppling från Vragerupsvägen till väg 108.

I den under 2019 genomförda åtgärdsvalsstudien för Väg 108 mellan trafikplats Lund södra och cirkulationsplats Flackarp konstaterade Trafikverket att Hjäruups gynnsamma läge för såväl cykel- som kollektivtrafik gör att utvecklandet av en koppling mot väg 108 inte är aktuell i dagens läge. Därtill har en direktkoppling mot väg 108 inte någon finansiering i den remitterade Regionala transportinfrastrukturplanen med 2033 som tidshorisont.

Vid en framtida koppling till väg 108 så kommer Allevägen att bära cirka 12,5 procent av den totala trafiken som kommer från Hjärup Västerstad. Trafikmängden kommer till största del att silas via Yngligavägen (60 procent) men även österut via Stationsbron (15



Utdrag från program till detaljplan Fyrspårsutbyggnad genom Hjärup (2013-01-28) där vägkoppling mellan Västerstad och Jakriborg redovisas.

procent). Övriga procent kommer köra Yngligavägen norrut. Utan koppling till väg 108 så kommer Allevägen endast att bära cirka 5 procent av den totala trafiken som kommer från Hjärup Västerstad. Trafikmängden kommer till största del silas via Yngligavägen (75 procent) men även österut via Stationsbron (15 procent). Övriga procent kommer köra Yngligavägen norrut. Som framgår ovan är det senare alternativet, (avseende koppling mot väg 108), det troliga scenariot fram till åtminstone år 2033.

2.4 Privat

Vad roligt att se att det inte är långt kvar tills att det börjas bygga i detta område. Det är något vi verkligen sett fram emot sedan vi flyttade hit. Dock så har vi hittat en del saker som vi inte stödjer i denna detaljplan.

Skuggstudien Figur 21, sida 27 [1] visar klart och tydligt hur vår fastighet, Hjärup 4:278, helt och hållet kommer att sakna direkt solljus. Detta strax

efter höstdagjämning och fram till strax innan vårdagjämning, och en lång tid innan och efter kommer en stor del av tomten att vara utan solljus, med den föreslagna Planbeskrivningen. Som går att läsa i [2], från ett uttalande från liknande ärende i Karlstad så kan man finna i BBR [3] att vid just vår och höstdagjämning bör man ha minst 5 timmar sol vilket är långt ifrån vad som vi kommer att ha om föreslagen Planbeskrivning genomförs. Även under sommarhalvåret kommer vår fastighet att påverkas genom skuggning av den nya bebyggelsen.

Vi anser att denna planbeskrivning kommer påverka vår tomt väldigt negativt där många av våra väldigt gamla växter (fastigheten har tidigare varit handelsträdgård) riskerar att dö samt negativ påverkan på vårt psykiska välmående med så pass lång perioder utan sol, som framhävs i BBR [3]. Vi har under hösten undersökt möjligheten att sätta upp solceller på vårt garagetak vilket tyvärr ej är ett alternativ med givna skugganalys. Dock ser vi att just solceller harmoniserar väl med stycket i Planbeskrivningen [1] sida 5, där det skrivs det att det nya området skall ha en ”tydlig miljöprofil”. Men med denna ”tydliga miljöprofil”, varför tillåter man då så pass mycket centrurnära parkering, när man vill att planområdet skall växa då det har spårbunden kollektivtrafik? Och framförallt varför skall denna då finnas i markplan som endast gör att husen blir högre (mer skuggning av vår tomt) och användandet av mark inte utnyttjas på bästa sätt? Som det skrivs i Bakgrund [1] så ligger planprogrammet ”mitt i storstadsregionen”, men i både Malmö och Lund bygger man för att ta bort bilar i centrummiljö, detta bör då också gälla för planprogrammet som kommer ha så pass bra kollektivtrafik att det bör ifrågasättas om bilar bör premieras på detta sätt.

I planbeskrivningen framhävs vikten av att denna utbyggnad av Hjärup görs för dess stationsnära läge med väldigt god kommunikation med kollektivtrafik och inget om kommunikation med bil. Detta nämns även under Konsekvenser, sida 20 [1], ”Planförslaget ökar möjligheterna för fler att bo i ett kollektivtrafknära läge och bidrar därmed till att skapa ett hållbarare samhälle”. Sida 18 [1], Figur 13, varför skall parking finnas på markplan i bostäderna i nordöstra hörnet öster om Alegatan medans väster om skall det vara underjordiskt och på så vis möjliggöra lägre hus? Återigen inte bästa sätt att använda denna centrurnära mark.

Vidare anser vi att vårt hus bör anses vara en del av kulturmiljön och den historiska bakgrunden som Länsstyrelsens kulturmiljöprogram redovisat. Därav bör vår tomt ingå i MKB-förordningen som refereras till i Konsekvenser, sida 20 [1]. Detta eftersom bostadshuset byggdes år 1870 vilket därmed ingår i punkt 1, sida 6 [1], ”Några mindre bostadshus och ett företag var den enda etableringen”, vilket är idag det enda huset som finns kvar. Därav anser vi att denna miljö också bör beaktas och bevaras. På sida 9 [1] under Bebyggelse finner man att tanken är att västerut skall hushöjden trappas ner mot ”finmaskig och tät småstadsstruktur”.

Vi anser att detta då också bör gälla norrut där vårt hus och närmaste grannar också bör beaktas som ”finmaskig och tät småstadsstruktur”. Så som planen ser ut nu med ett hus på 6 våningar precis söder om oss så kommer vi mötas av en 24 meter hög vägg när vi öppnar ytterdörren, vilket vi tycker ej harmoniserar med vision för detta planprogram. Förslaget som presenteras i Figur 5, sida 10 [1] visar att man kan minska skuggpåverkan för vår tomt om man istället väljer att bygga husen lägre som presenteras för husen framför Torggränd 1, 3, 5 & 9. Vi har väldigt svårt att se hur den s.k. statsmannamässiga planeringen med hus på 6 våningar endast tycks gälla för huset/kvarteret närmast stationen, alltså då precis framför vår tomt och inte längre västerut.

Återigen vill vi understryka att vi är väldigt positiva över att området bebyggs. Vi ser fram mot att området växer och tycker att det överlag är ett bra förslag, men att det behövs vissa förändringar för att vi som nu bor här och de som snart flyttar hit får så bra förutsättningar som möjligt.

Kommentar:

Fastigheten ingår i kommunens kulturmiljöprogram där det redovisas som ett så kallat sockerkorn. Fastigheten ligger dock utanför planområdet och behandlas därav inte som en del av detaljplanen.

Detaljplanens strategiska läge i direkt anslutning till Södra Stambanan innebär att en förtätning med hög exploatering är önskvärd. En hög exploatering innebär goda möjligheter till ett hållbart resande, marken utnyttjas ekonomiskt och kvarterets bygghöjd accentuerar ett nytt centrum och ett nytt kapitel i Hjärups historia. Förhållandet mellan den befintliga bebyggelsen och den tillkommande får i detta sammanhang ses som arkitektoniska uttryck för olika tidsepoker i Hjärups historia. Genom att samexistera sida vid sida ger de tillsammans en inblick bakåt respektive framåt i tiden. Parkering till området kommer att regleras enligt kommunens gällande parkeringsnorm.



Ändringar/Justeringar efter granskning

Justeringar av planhandlingar har gjorts efter de synpunkter som har kommit in under granskningsperioden. Ändringar av planförslaget är enligt följande:

Plankarta

- Ny användning E - tekniska anläggning. Området reglerar teknikbyggnader för planerade geoteknikanläggningar.
- Omformulering planbestämmelse f8. Ny bestämmelse lyder: *Friskluftsintagska placeras bortvänt från spårområdet alternativt placeras på byggnadens tak.*
- Omformulering planbestämmelse p2 - byggnad istället för fastighet. Gäller ej gång och cykeltrafik.
- I granskningshandlingen hade bestämmelse f3 och f6 samma lydelse, vilket är korrigerat inför antagandeskedet.

Planbeskrivning

- Sektion med textavsnitt om minsta avstånd Bebyggelse och Järnväg
- Textavsnitt om Trafikverkets rätt att läppa ut vatten från Lommavägen/Järnvägen i fördröjningsdamm i korsningen Lommavägen/Yngligavägen.
- Skrivelse angående Risk-uppdatering efter kompletterande Risk utredning
- Genomförandebeskrivning uppdateras enligt yttrande från Lantmäteriet

Illustrationsplan

Mindre redaktionella ändringar i enlighet med inkommande yttranden.

Kompletterande utredningar inför detaljplanens antagande

Risk utredning (PM)

Skrivelse om minsta avstånd Bebyggelse - Järnväg

Skrivelse om planbestämmelse f8

Trafik utredning

Västerstad Trafik- och bullerutredning 2020-12-16 komplettera med en delutredning.

Delutredningen syftar till att utreda trafikmängden på Allévägen och påverkan på Allévägen vid detaljplanens genomförande. Sweco 2022-02-04.

Staffanstorps kommun

Staffanstorp 2022-04-01





