



STAFFANSTORPS
KOMMUN

Planbeskrivning

Detaljplan för
STANSTORP 4:1 m fl - Vikhem, etapp III
Staffanstorp, Staffanstorps kommun



Handlingar

Planhandlingarna omfattar plankarta, illustratonskarta, samrådsredogörelse, utlåtande, genomförandebeskrivning och denna planbeskrivning.

Innehållsförteckning

SYFTE	3
PLANFÖRSLAG	3
- Bebyggelse	4
- Grönstruktur och parker	5
- Gator och trafik	7
- Teknisk försörjning	9
KONSEKVENSER	11
- Miljöpåverkan	11
- Natur- och kulturvård	11
- Hälsa och säkerhet	11
- Risker och störningar	13
- Sociala konsekvenser	14
FÖRUTSÄTTNINGAR	15
- Plandata	15
- Tidigare ställningstaganden	15
- Natur- och kulturlandskap	16
- Bebyggelse och kulturmijö	18
- Gator och trafik	18
- Befintliga störningar och risker	18

Syfte

Detta förslag till detaljplan syftar till att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Vikhemsområdet i södra delen Staffanstorp. Planområdet omfattar kvartersmark för en varierad bebyggelse med 300-350 nya bostäder i olika former; mindre flerbostadshus, rad- och kedjehus samt friliggande enbostadshus. Vidare ingår erforderligt gatunät med en bygata centralt i området, parkområden med bullerskydd och dagvattenfördröjning samt ett större fornlämningsområde. Längs huvudgatan tillskapas också möjligheter till bostadskompletterande verksamheter såsom småskalig handel och kontor samt förskola.

Planförslag

Den bärande visionen för Vikhemsområdet är att skapa en utbyggnad av Staffanstorp som kan erbjuda en hög livskvalitet för lång tid framöver. Ett område med intressant och varierad bebyggelse och med trevliga och inbjudande gator och platsbildningar - alltsammans omgärdat av park- och rekreationsområden som möjliggör och uppmuntrar till en aktiv livsstil. Vikhem ska vara intressant, spännande, upplevelserikt - inte bara för de blivande Vikhemsborna, utan för alla kommuninvånare.



Bild: Modell, flygperspektiv mot öster, Metro Arkitekter.

Bebyggelse

Struktur

Den övergripande strukturen för området är primärt uppbyggd kring den mänskliga rörelsen och möten. Strukturen är öppen till sin utformning för att medge en flexibilitet vad gäller innehållet över tid. Förebilder finns i den traditionella småskaliga blandstaden och den tidiga trädgårdsstaden.

Människor dras till människor. Det finns olika anledningar till att vi befinner oss i det offentliga rummet. Ett exempel är när vi ska från en punkt till en annan i det vardagliga livet eller på fritiden. En integration av rörelser i det dagliga livet med andra frivilliga rörelser ökar den mänskliga närvaron i våra miljöer. Närvaron av andra människor skapar en känsla av trygghet. Därför är det viktigt att använda sig av en struktur där möjligheten att möta andra människor är stor. Den så kallade nätstrukturen ger bäst förutsättningar för människors rörelse, speciellt för cykel och till fots. Dessutom ges många tillfällen för möjliga möten längs vägen.

De mindre gångstråken inom kvarteren har betydelse för silningen av området som helhet. Beroende på utformningen av kvarteren kan dessa också ha betydelse för tillgängligheten inom kvarteret. Då kan självförvaltning i form av gemensamhetsanläggning vara ett alternativ, till exempel då gången gör att radhusbebyggelse får en alternativ ingång även till sin trädgård.

Ny bebyggelse vid bygatan

Längs bygatan ges möjlighet att uppföra lite högre och tätare, mer centrumlik, bebyggelse som även kan innehålla viss verksamhet som

inte är störande för omgivningen. För att uppnå målet om gatan som en plats även för sociala aktiviteter, är det viktigt att aktivera och levandegöra bygatan genom att orientera entréer och verksamheter mot densamma.

Vid de tre platserna - de små torgen - kan rena verksamhetslokaler tillskapas i markplanet vid lämpliga lägen. Här kan man tänka sig mindre butiker, kontor och café/ restaurang - gärna med uteservering.



Bild: Perspektivskiss - Bygatan o torg, Metro Arkitekter.

Längs övriga delar av bygatan kan några av byggnaderna inrymma så kallade "bokaler" i bottenplan. Här kan mindre fåmansföretag etablera sig - t ex frisör, massör och fotvård, men även små butiker.

Ny och befintlig bebyggelse i västra delen

Längs Vikhemsvägen i västra delen av planområdet ligger fem äldre bostadshus med tillhörande komplementbyggnader - se även *Förutsättningar/Bebyggelse*. Planförslaget

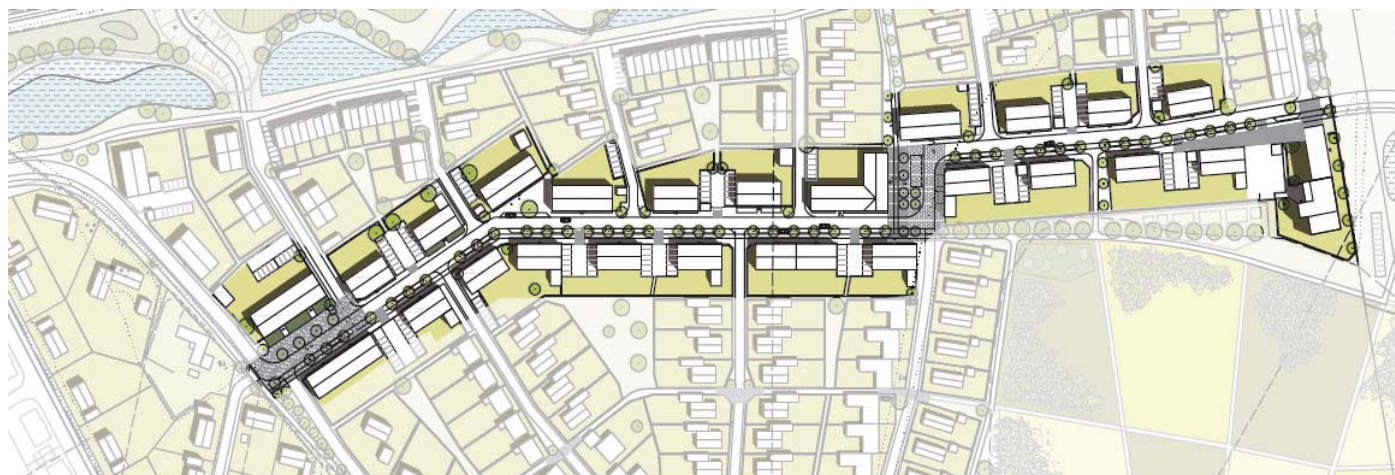


Bild: Bygatan bildar en ryggrad genom Vikhem, Metro Arkitekter.

medger att området ges möjlighet till kompletterande bebyggelse genom nya gator och öppningar för rörelse igenom. Området kan fortfarande vara läsbar i strukturen som en äldre del och ha en speciell karaktär bl a genom att vissa fastighetsgränser bibehålls och genom den lägre exploateringsgraden, Det är här viktigt att ny bebyggelse utformas, placeras och ges en materialverkan som tar hänsyn till och gärna förstärker den kulturhistoriska miljön.

Vikhemsvägen, som i dagsläget är en mkt smal grusväg, ges en framtida karaktär av bygata genom varsam komplettering med ny bebyggelse längs båda dess sidor. Grusvägen bibehålls som gång - och cykelväg (GC-väg), men sträckningen justeras något för att till skapa viss distans (ca 2 meter) mellan GC-vägen och befintliga hushörn. En ny köryta för bilar förläggs längre österut, och mellan de båda körbanorna anläggs ett grönt svackdike för trädplantering och omhändertagande av dagvatten.

Ny bebyggelse inom detta område bör uppföras som styckebyggda småhus som ges en utformning som till material och proportioner knyter an till den sydvästska byggnadstraditionen vad gäller bebyggelse på landsbyggden. Företrädesvis ska hus uppföras med hög takresning, fasad av puts eller tegel samt takbeklädnad av papp, pannplåt eller takpannor i rött eller svart.

Ny bebyggelse övriga delar

I övriga delar inom området planeras för grupphusbebyggelse i olika former - te x radhus, kedjehus och fåfamiljshus i höjder från ett till två- och ett halvt plan. Det är viktigt att en bebyggelsetyp inte tillåts dominera ett alltför stort område eftersom en variation eftersträvas.

Service

Planförslaget möjliggör viss kommersiell service längs bygatan. Övrig kommersiell service finns att tillgå i Staffanstorps centrum en dryg kilometer norr om planområdet.

En förskola planeras till den östra delen av planområdet. I övrigt finns ett flertal skolor

och förskolor i närområdet, däribland Haglidskolan som ligger närmast. Inom Vikhem, öster om det nu aktuella planområdet, planeras ytterligare en skola. Skolorna kan nås på ett attraktivt och trafiksäkert sätt genom park- och fornlämningsområde.

Grönstruktur och parker

Grönstrukturen i Vikhem kan delas in i två tydliga delar, Fornlämningsparken i söder och dagvattenstråket i norr. Konceptet för dessa har behandlats tillsammans med Hagalid rekreativspark i rapporten *Konceptskiss - För grönstrukturen i Vikhem och Hagalid* (Sweco Architects 2009-05-25).

De gröna inslagen i området ska präglas av variation och kontraster mellan öppna och slutna rum. Tillsammans med Hagalid rekreativspark representerar de olika delarna tre vitt skilda karaktärer; skogen, det öppna landskapet och vattendraget.

Fornlämningsparken karaktäriseras av stora öppna ytor med mindre skogsdungar i kanten mot bebyggelsen som skapar rumslighet och djup i vyerna ut över fältet. Vegetationen ger förutsättningar för olika biotoper och hjälper också till att skapa lä, skugga och skydd för fåglar och andra vilda djur. De vida ytorna lockar till att flyga drake och spela brännboll. Dungarna har sinsemellan olika artsammansättning med skiftande karaktärer; exempelvis blommande körsbärslundar, skuggiga bokdungar och ljusa björkklungor. Den del av dungarna som vetter mot fältets mitt är lägre och utgörs av buskformer av arterna. Gräset på fältet är ängsgräs som slås ett par gånger per säsong, alternativt betas av får. Bullerskyddet utmed väg 11 ska utgöras av delvis transparent skärm för att bevara vyn mot backlandskapet i söder och för att ge trafikanterna på väg 11 möjlighet att ta del av vad som finns bakom bullerskyddet.

I norra delen av planområdet ligger ett parkstråk där dagvattenhanteringen är en integrerad del av grönstrukturen. Gestaltningen tar sin utgångspunkt i att vattnet är en resurs ur många aspekter, såväl biologiskt och miljömässigt som karaktärsskapande och

upplevelsemässigt. Vegetationen ska med hjälp av sin placering och utformning skapa olika rumsligheter för att ge intressanta variationer utmed stråket. Parkstråket är relativt smalt och kraven på dagvattenmagasinens volymer är stora. Detta medför slänter som tar stora ytor i anspråk. Ambitionen är att ha flacka slänter med olika lutning för att skapa variation i upplevelsen.

Bullerskydd

I såväl det norra parkstråket som i områdena ned mot väg 11 i söder, kommer bullerskydd i form av vallar och/eller skärmar att utgöra påtagliga inslag i miljön. Stor vikt ska läggas vid utformningen av dessa så att de i möjligaste mån kan fungera som varierande men väl integrerade delar och på ett naturligt sätt komma att fungera som ett positivt inslag i helhetsmiljön.

Utformningsförslag för respektive typsektion som redovisas i rapporten *Vikhem Etapp III-V, Staffanstorp - Koncept Bullerskydd*, (Vectura 2010-05-05) ligger till grund för planbestäm-

melse avseende SKYDD, och ska också ligga till grund för kommande projektering: I sydvästra delen av planområdet finns befintliga bullervallar med uppvuxen vegetation. Här behöver krönhöjden på bullerskyddet höjas mellan 0,7 meter - 3 meter. Av utrymmesskäl och för att spara befintlig vegetation föreslås endast mindre påbyggnader av befintlig vall och istället en lösning med skärm på den övre delen av vällen. Skärmen ska klara att stå i vegetation och bör inte reflektera buller. Här föreslås därför skärmar av mineralullskivor som döljs av befintlig och kompletterande vegetation.

I den mellersta delen av planområdets södra del visar bullerberäkningen att bullerskyddet måste vara 3-4 meter högt över körbanan, vilket bitvis motsvarar en höjning över 6 meter från befintlig marknivå. Därför föreslås även här en kombination av vall och plank likt ovan. Vegetation etableras, i väster föreslås bokskog, i östra delen föreslås en parklik karaktär med träd, körsbär, i gräs. Här ligger de nya husen nära och en stödmur avslutar val-

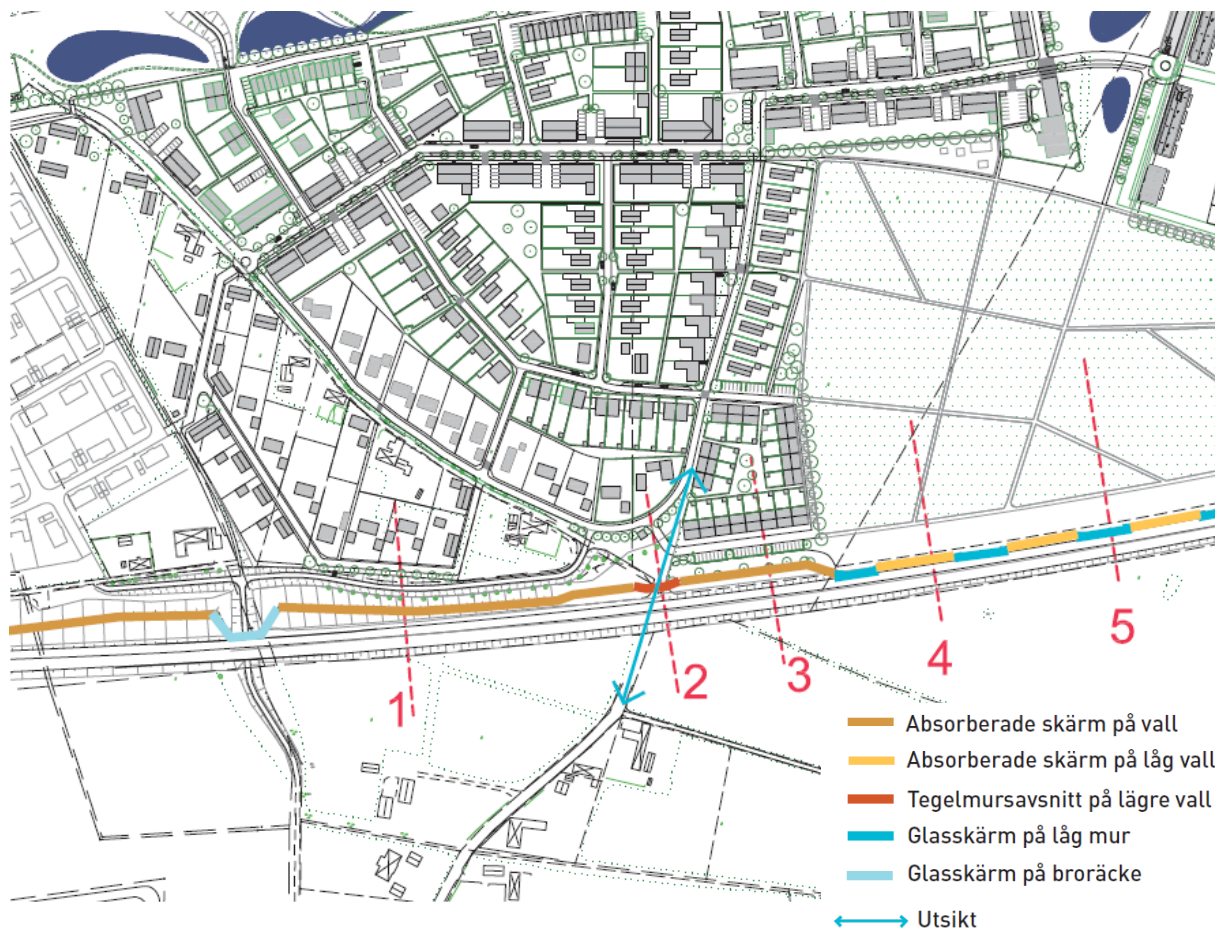


Bild: De olika bullerskyddens utbredning längs väg 11. Vectura

len mot en planerad parkering. Mitt i bullerskyddsavsnittet föreslås en tegelröd mur som kombineras med ett fönster. Fönstret placeras i den gamla Vikhemsvägens sträckning och medger en visuell kontakt och historisk koppling söderut över väg 11. Muravsnittet skapar variation, utblickar i landskapet och minner om tegeltraditionen.

Längs fornlämningsområdet visar bullerberäkningen att bullerskydden måste vara minst 2-2,5 meter över körbanan. Här ligger vägen på en låg bank vilket innebär att bullerskyddets krön hamnar cirka 2,5 -3 meter över befintlig marknivå. Enligt uppgift från länsstyrelsen är fornlämningen mycket känslig för tryck och därför medges inte uppfyllnad över 0,5 meter. En låg vall i kombination en ljudabsorberande skärm föreslås växelvis med glaspartier som placeras närmare vägen. Vid glaspartierna behålls utblickarna ut över landskapet. Vid den täta skärmen på val-len föreslås klättrväxter och buskar. För att spara fornlämningen föreslås att vällen byggs upp av lätta massor.

Gator och Trafik

Planens syfte är att Vikhemsområdet ska bli så integrerat som det är möjligt med hänsyn till de omständigheter som barriäreffekterna

från den kommande Simrishamnsbanan utgör. Trafiknätet har via bygatans förlängning kontakt med den sk Östra respektive Västra anslutningen som är de korsningspunkter som i samband med Simrishamnsbanans trafikering kommer att utföras planskilda - se även planeringsförutsättningar / planprogram för Vikhemsområdet. Samrådsförslaget omfattade inte dessa anslutningspunkter, men för att möjliggöra trafikförsörjning av Vikhem III innan byggandet av Vikhem II kan ske, så lyfts Västra anslutningen in i denna detaljplan. Planområdet har efter samrådet således utökats med den Västra anslutningen.

Planområdet kommer att angöras via en huvudgata som ansluter till Kronoslättsvägen. Huvudgatan är utformad med en kombinerad gång- och cykelväg på ena sidan. I ett första skede utformas korsningen i plan med järnvägen. När Simrishamnsbanan åter tas i bruk för persontrafik kommer en planskild korsning att byggas. I planen redovisas en lösning på denna med dagens läge på banvallen. Men vid en ombyggnad av Simrishamnsbanan för persontrafik kan utformningen komma att ändras om t ex järnvägens höjdläge förändras. Den Östra anslutningen kommer att planläggas i nästa etapp - Vikhem etapp IV. Under områdets uppbyggnad kommer trafik att kunna ledas in österifrån via den befintliga Vikhemsvägen.

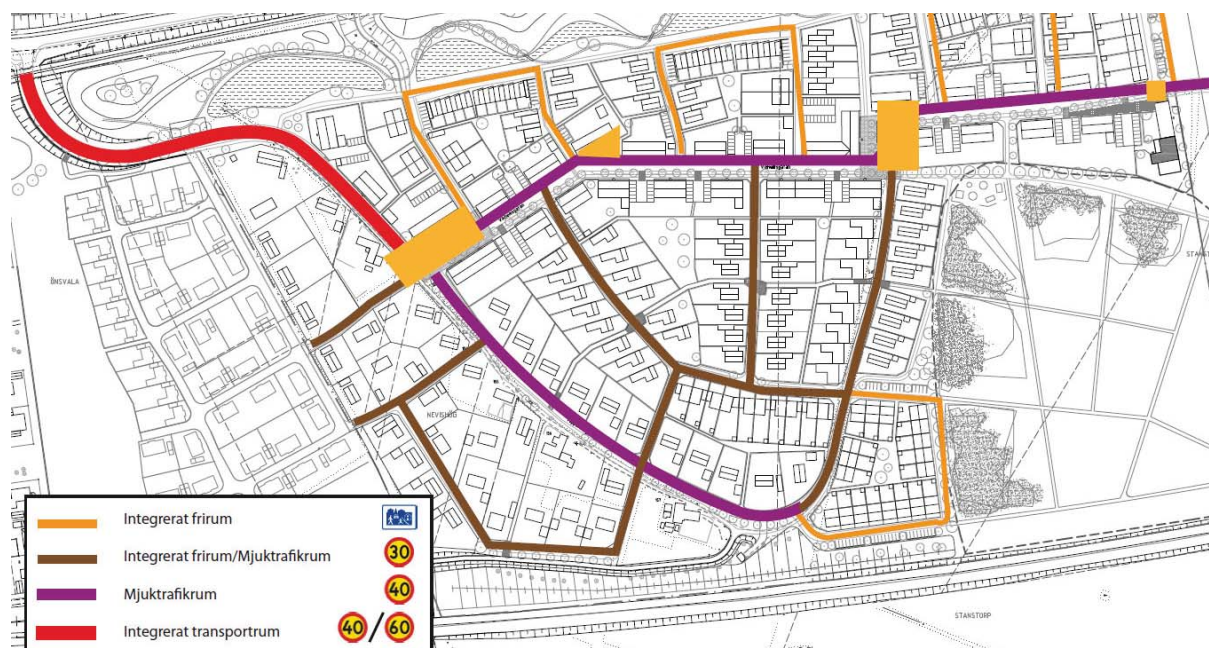


Bild: Klassificering av gatunät enligt Livsrumsmodellen, Tyréns Infrastruktur.

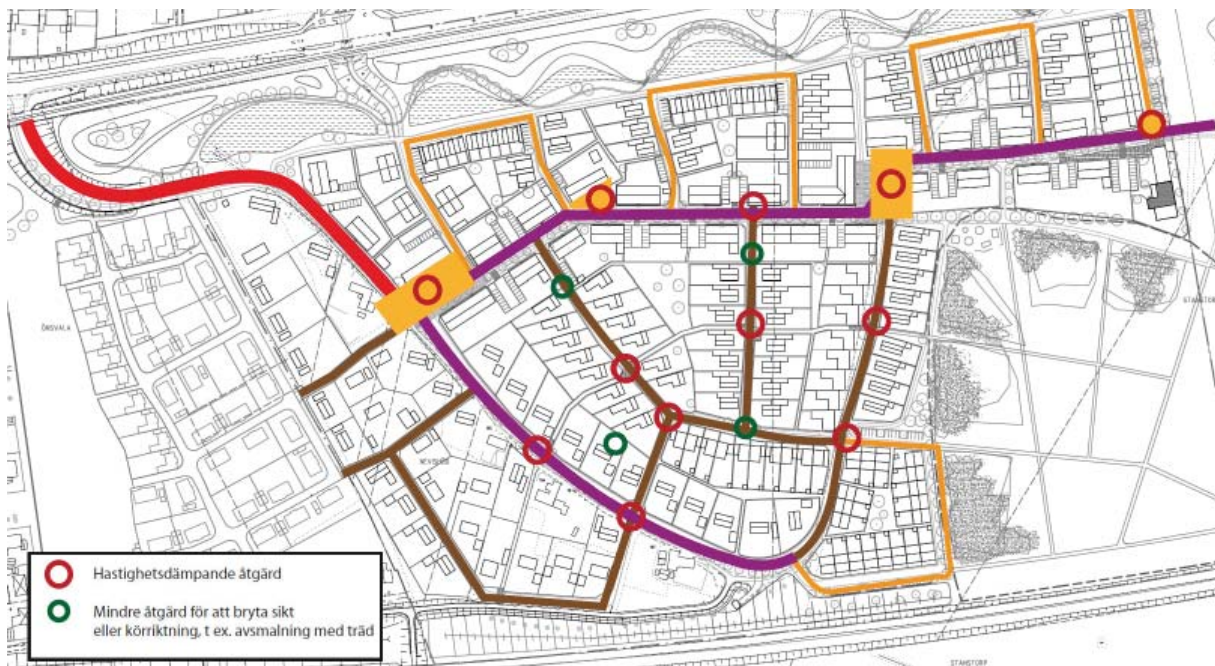


Bild: Förslag till placering av hastighetsdämpande åtgärder.

Gång och cykeltrafikanter kommer att kunna korsa Simrishamnsbanan/Kronoslättsvägen trafikseparerat på tre ställen - Östra och Västra anslutningen samt vid den mellanliggande GC-underfart som kommer att leda upp till Orkestervägen norr om Kronoslättsvägen. Dessutom kommer Vikhemsområdet som helhet att ha en mycket god kontakt med Staffansvallen och Hagalid i nordost. Dessa korsningspunkter kommer initialt att anläggas och fungera som korsningar i plan. Först i samband med järnvägsutbyggnaden kommer planskildheter att anläggas.

Utformningen av gaturummen är mycket viktig eftersom den medverkar både vad gäller trafiksäkerhet och helhetsmiljö. Gestaltningen av gator och platser bidrar till och förstärker upplevelsen av bl a trevnad, trygghet och hemkänsla.

Gaturummen delas enligt Livsrumsmodellen in i tre olika typer av gaturum med två mellannivåer; Frirum, Mjuktrafikrum, Transportrum respektive Integrerat frirum och Integrerat transportrum.

- Integrerat frirum är ett gaturum där oskyddade trafikanter är prioriterade. Motorfordon har en begränsad framkomlighet och en låg hastighet är en förutsättning. Rummets väggar består ofta av hus med entré mot rummet.

- Mjuktrafikrum är ett rum där oskyddade trafikanter och bilister samspelar. Biltrafiken begränsas så mycket det är möjligt med hänsyn till gatans funktion. Gång- och cykeltrafiken kan vara i blandtrafik eller separerad.

- Integrerat transportrum är ett rum där oskyddade trafikanter kan färdas men har små anspråk på att korsa det. Korsningar sker främst i korsningspunkter och inte på sträcka. Det är även långa avstånd mellan entréer och det finns inget stort behov av att vistas i rummet.

- Transportrum är ett rum för biltrafiken och de oskyddade trafikanterna är helt separerade från denna.

För Vikhem III har gaturummen främst karaktären av Integrerat frirum och Mjuktrafikrum. För att få ett väl fungerande system med låga hastigheter och orienterbarhet finns en tydlig uppsamlingsgata genom området för trafikrörelser med något högre hastigheter. Ett gatunät med blandtrafik ställer höga krav på utformning för att säkerställa en låg hastighet. Korta länkar och en hög detaljrikedom är, liksom hastighetsdämpande åtgärder i strategiska punkter, viktigt för att säkerställa låga hastigheter.

Gång- och cykeltrafik

Huvudnätet för gång- och cykeltrafiken utformas gent och tydligt kopplat till viktiga målpunkter. På huvudnätet prioriteras gående och cyklande när det gäller säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken vid huvudcykelstråken som bl a leder till skolor, fritidsverksamheter och kopplingar till övriga Staffanstorp.

Förutom huvudnätet har gång- och cykelnätet även ett lokalnät. Lokalnätet är finmaskigare och har mer lokala målpunkter. I lokalnätet sker trafiken främst i blandtrafik, varför det är viktigt med låga hastigheter. Särskild omsorg läggs där lokalnätet har förskola, skola och lekplats som målpunkt.

Utmed Kronoslättsvägens norra sida finns idag en befintlig gång- och cykelväg. Gång- och cykelnätet från Vikhem föreslås korsa Kronoslättsvägen i tre punkter; vid den Västra och Östra anslutningen samt vid Orkestervägen. För stråket vid Orkestervägen, som är en viktig skolväg föreslås en planskildhet anläggas, i form av en tunnel, i samband med den kommande järnvägsutbyggnaden. Särskild omsorg bör läggas för att få den så ljus och luftig som möjligt. Innan järnvägsutbyggnaden ska trafiksäker korsning anordnas i plan med Kronoslättsvägen.

Kollektivtrafik

Kronoslättsvägen trafikeras under vardagar

på morgonen och eftermiddagen av regionbusslinje 166 som går mellan Staffanstorp och Södra Sandby, via Lund. Busslinjen trafikeras då med halvtimmestrafik. Inom några år kommer emellertid turtätheten för linje 166 längs Kronoslättsvägen avsevärt att förbättras vid en planerad linjeomläggning av linje 166 och 174. Befintliga hållplatslägen finns idag vid Orkestervägen och vid Per-Nilsabyn. Idag trafikeras inte den befintliga järnvägen men en avsiktsförklaring finns att på nytt öppna Simrishamnsbanan för persontrafik. Skånetrafiken och kommunen har även tankar på en eventuell framtida snabbspårväg på den aktuella sträckan genom Staffanstorp. En sådan snabbspårväg möjliggör hållplatsstopp utmed Kronoslättsvägen. Hållplatserna bör då placeras i så direkt anslutning som möjligt till gång- och cykelstråken från Vikhemsområdet.

Parkering

Parkeringsbehovet som genereras av bostäder och verksamheter är i första hand tänkt att klaras genom parkering inom den egna fastigheten. Längs bygatan föreslås kantparkering som ett alternativ för gäster och kunder. Längs en av lokalgatorna i södra delen av planområdet är det också möjligt att anlägga kantparkering vilket är tänkt att fungera som gästparkering för angänsande kvarter. Varumottagning för verksamheter är tänkt att ske från bygatan.



Bild: Övergripande gång- och cykelnät, Tyréns Infrastruktur.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Huvudledningar för spillvatten är utbyggda till Önsvala allé. Ledningarna är dimensionerade för den planerade utbyggnaden av Vikhemsområdet. Befintlig pumpstation i södra delen av planområdet har nyligen byggts om och försetts med luktreducerande åtgärder. I området finns vattenanslutningar som kan ge rundmatning.

Dagvatten

Enligt geotekniska undersökningar, utförda i närområdet, är förutsättningarna för infiltration och/eller perkolation av dagvatten mindre bra.

Vid normala nederbördsmängder avleds dagvattnet istället i ett system som är en kombination av ytavledning och avledning via underjordiska ledningar. Principen är att allt vatten inom planområdet leds först norrut till de fördröjningsdammar som planeras i parkstråket mellan järnvägen och bebyggelsen, för att efter fördröjning ledas vidare västerut till anslutningspunkt vid Önsvala Allé för vidare transport mot slutreceptanten som är Torrebergabäcken/Sege Å. På så vis fördröjs och flödesutjämnas dagvatten från området för att rymmas inom gällande tillstånd vad gäller rättigheter i dikningsföretag nedströms.

Området modelleras för att dagvattnet ska kunna rinna mot fördröjningsdammar i norr även vid mycket stora flöden då ledningarna går fulla - t ex vid 100-års-regn. Inga instängda områden ska bildas.

Dikningsföretaget nr 1 och 3 Önsvala samt nr 3 Greve år 1898 avvattnar idag del av planområdet. Efter utbyggnaden kommer inget vatten längre att ledas den vägen vilket innebär att en förrättning bör ske så att de markarealer som ska avvattas via kommunens dagvattensystem inte längre ska ha del i dikningsföretaget.

Grundvattensänkning kommer att ske inom område för fördröjningsdammar. Då detta sker inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten behöver ansökan om markavvattning inte göras hos Länsstyrelsen.

Höjdsättning

Höjdsättningen av området hänger ihop med föreslagen dagvattenhantering. Den översiktliga höjdsättningen innebär en höjning av marknivåerna i söder och en sänkning i de norra delarna mot magasinen. Detta innebär att det skapas en marklutning mot magasinen och på så sätt säkerställs att avvattningen fungerar även om lednings-/dräningsystem går fulla. I anslutning till befintlig bebyggelse måste dock höjdsättningen anpassas till dessa.

Avfall

En återvinningsstation kan bli aktuell i den västra delen av planområdet. Miljöhus kan med fördel uppföras som del i gemensamhetsanläggning för respektive kvarter inom de tätare delarna av planområdet. I övrigt hanteras avfall inom den egna fastigheten och tömning sker vid respektive tomt.

EI

Inom området är det Staffanstorps energi som är näthållare. Staffanstorps energi använder sig av mindre transformatorstationer med liten omgivningspåverkan. Själva stationerna har yttermåttarna ca 2x1,5, 1,8 (lxbxh) vilka förutsätter en fastighet på 4x4 meter och ett rekommenderat skyddsavstånd på 1-2 meter på grund av magnetfält. Inom planområdet har mark reserverats för 6 st transformatorstationer.

Tele

Kabelstråk tillhörande TeliaSonera AB löper genom området. Dessa ersätts lämpligen vid utbyggnaden av nytt system inom området.

Uppvärmning

Möjlighet finns för uppvärmning med gas och/eller fjärrvärme. Nät finns utbyggt inom vissa delar av Staffanstorp. Vikhemsområdets omfattning torde innebära att båda alternativen kan vara ekonomiskt och miljömässigt intressanta, men i dagasläget är det dock inte aktuellt med utbyggnad av fjärrvärmenätet.

Konsekvenser

Miljöpåverkan

Behovsbedömning enligt MKB-förordningen, bilaga 4, har gjorts för planområdet under programskedet. Beslut om att den planerade bebyggelsen inte kommer att medföra risk för betydande miljöpåverkan har tagits av KS 2007-06-04. Länsstyrelsen har delat kommunens uppfattning. Därmed behövs ingen formell miljöbedömning enligt miljöbalken och någon miljökonsekvensbeskrivning kommer inte att upprättas.

Natur- och kulturvård

Riksintressen

Järnvägen som passerar planområdet i norr ingår i Riksintresse för kommunikation, järnväg. Planförslaget bedöms inte ha någon negativ påverkan på riksintresset.

Hushållning med naturresurser

Exploateringen av planområdet kommer att ta i anspråk högklassig jordbruksmark (klass 9), i ett tätortsnära och ur brukarsynpunkt fragmentiserat och kanske inte helt optimalt läge. Ianspråktagandet av jordbruksmarken får vägas mot samhällsintresset att bygga bostäder i anslutning till befintlig tätortsstruktur, dvs att utnyttja och hushålla med samhällsservice och infrastruktur.

För att motivera ianspråktagandet av jordbruksmarken är det viktigt med ett effektivt markutnyttjande. Exploateringsgraden för området blir något högre än vad som tidigare redovisats. Detta eftersom noggrannare beräkningar, baserat bl a på den dialog som förts med de byggherrar som kommer att bebygga den första deletappen, visat att planområdet kommer att inrymma 300 - 350 bostäder, dvs c:a 50 mer än vad som tidigare angivits. Om man räknar bort fornlämningsområdet, vilket ju inte exploateras, så omfattar området 25 ha (inklusive område för bullervallar och dagvattenstråk/vattenpark). Exploateringsgraden blir då i storleksordningen 17 - 20 bostäder/ha förutsatt att beräkning sker på samma sätt som i kommunens gällande översiktsplan Framtidens Kommun (antalet bostäder delat med 70% av ytan). Väljer man att också räkna bort områden för

vattenpark/dagvattenstråk samt bullervall så blir exploateringsgraden istället 24 - 28 bostäder/ha. Detta är en relativt hög exploateringsgrad. Som jämförelse kan nämnas att Staffanstorps centrala delar - de s k Stanstadkvarteren - inrymmer c:a 35 bostäder/ha beräknat på samma vis.

Grundvatten

Enligt geoteknisk undersökning utförd av Ramböll (Vikhem III - Geoteknisk undersökning) kommer det, beroende på hur dagvattenmagasinen utformas, att bli en större eller mindre sänkning av grundvattenytan vilket medför att strömningsriktningen kommer att riktas mot dagvattenmagasinen. Även förändrad topografi i exploateringsområdet (höjning av markytan i södra delen och sänkning i norra delen) kommer att bidra till att grundvattnets strömningsriktning förändras och blir mera nordlig.

Grundvattensänkningen som uppstår med anledning av dagvattenmagasinen bedöms uppträda mycket lokalt kring dessa eftersom förutsättningarna för infiltration av dagvatten i området är ogynnsamma.

Hälsa och säkerhet

Buller

Trafikmängderna som alstras inom planområdet är relativt låga - se *Planförslag/Trafik*. Hastigheten på bygatan förutsätts vara 40 km/h vilket gör att omfattningen av trafiksträngen beräknas ge bullerpåverkan på intilliggande bostäder klart under gällande gränsvärden. Bullervärden invid fasad och maxvärden nattetid beräknas ej komma att överskrida de av riksdagen antagna riktvärdena; 55 dBA ekvivalentnivå / 70 dBA maximalnivå utomhus, respektive 30 dBA ekvivalentnivå / 45 dBA maximalnivå (nattetid) inomhus.

Störningarna från externa bullerkällor - väg 11 och järnvägen - mildras med bullerdämpande åtgärder så att bullernivåerna vid bostäder inte kommer att överskrida gällande riktvärden - se även *Förutsättningar/Befintliga störningar och risker*.

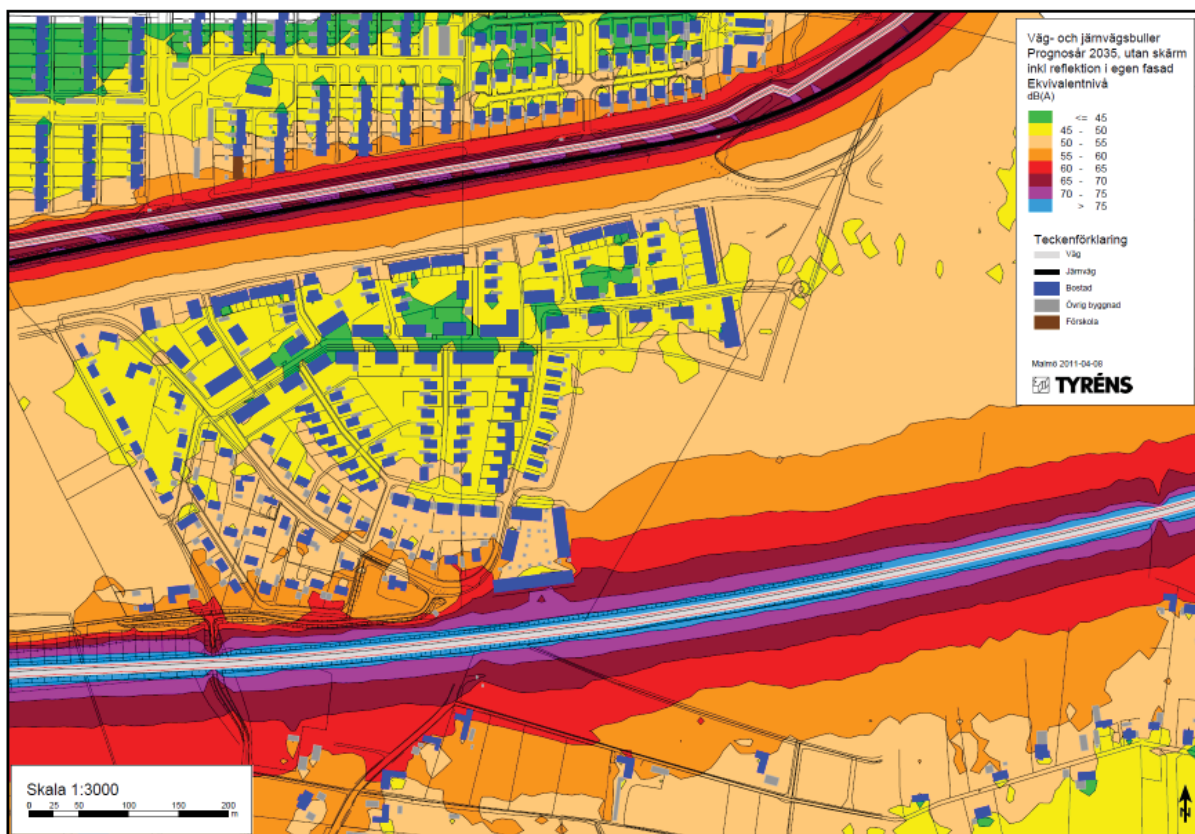


Bild: Bullerutbredning - Sammantagen effekt av väg- och järnvägsbuller utan bullerskydd.
Tyréns; Vikhem Bullerutredning, 2011-04-07.

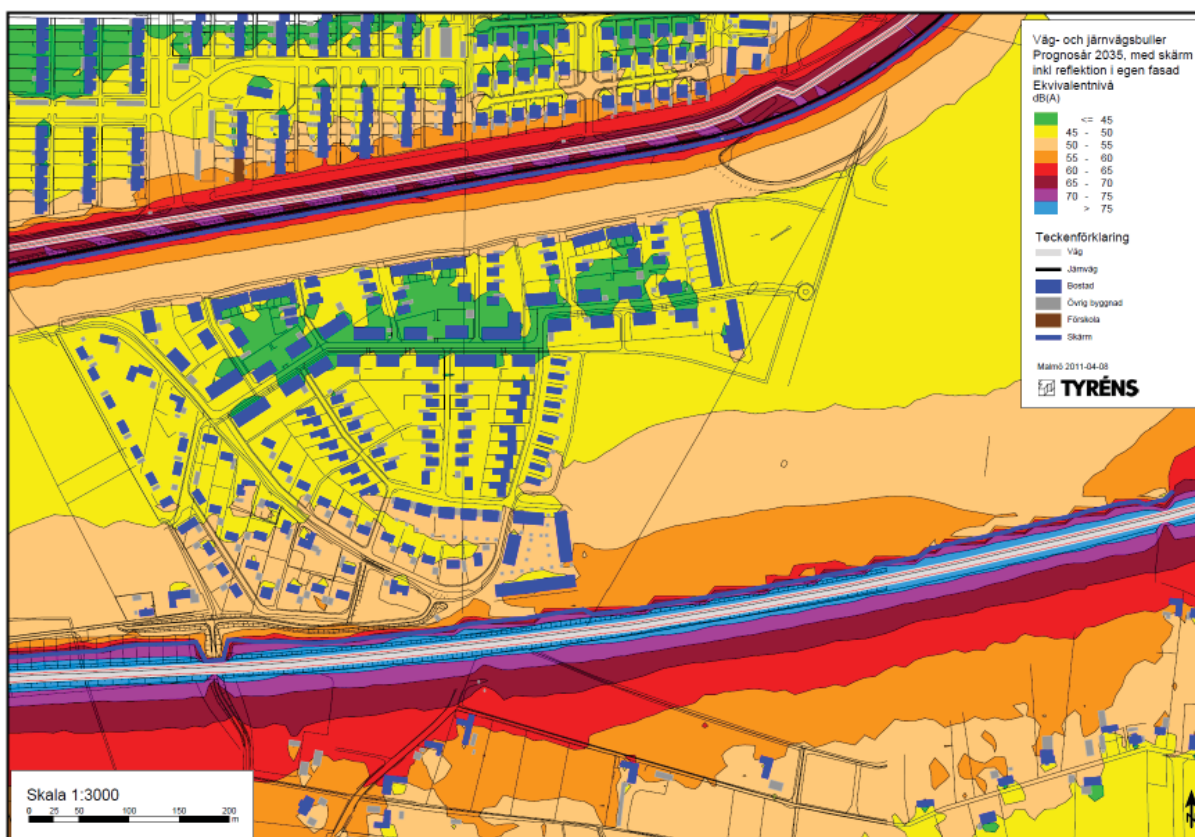


Bild: Bullerutbredning - Sammantagen effekt av väg- och järnvägsbuller med bullerskydd i enlighet med detaljplanens bestämmelser och med gestaltning enligt Vecturas rapport. Tyréns; Vikhem Bullerutredning, 2011-04-07.

Av utredningen "Vikhem etapp III-V - Koncept bullerskydd", framtagen inom ramen för planläggningen av Vectura 2010-05-05, framgår att reflektionsbuller uppträder vid hårda skärmar – typ glasskärm eller plank. Vid jordvallar och skärmar av absorberande material absorberas i stort sett allt ljud och inget reflekterande buller uppstår.

Efter samrådet har en illustrativ bullerutredning som tar hänsyn till den samlade bullersituationen med påverkan från väg- och tågtrafik, möjliga skyddsåtgärder samt effekten av dessa, utförts av Tyréns (Vikhem Bullerutredning, 2011-04-07, uppdragsnr. 228999). I denna utredning konstateras att med bullerskyddsåtgärder enligt Vecturas förslag – dvs huvudsakligen vallar och absorberande skärmar med inslag av glas vid fornlämningsparken - så kommer inte bullernivåerna vid bebyggelsen söder om väg 11 att påverkas.

Av denna utredning framgår också att den samlade bullersituationen - dvs framtida tågbuller sammanräknat med framtida vägbuller (trafikmängder uppräknade enligt prognos till förväntad nivå 2035) - generellt påverkar beräkningsresultatet med 1 - 3 dBA. Vägtrafikbullret är dimensionerande. Slutligen konstateras med bullerskyddsåtgärder enligt tidigare bullerutredningar (Trivector + Vectura) kommer riktvärdena för utomhusbuller att klaras inom området som helhet förutom vad gäller andra våningen på "radhuslängan" i södra delen av området. Detta medför att krav på fasaddämpning, minst 30 dB, införs som planbestämmelse för att garantera att inhusnivåerna på andra våningen kommer att understiga gällande riktvärden.

Miljökvalitetsnormer

En miljökvalitetsnorm är ett styrmedel som syftar till att förebygga eller åtgärda ett miljöproblem. För planen är miljökvalitetsnormerna för luft och vatten relevanta.

Miljökvalitetsnormerna för luft ska säkerställa en god luftkvalitet som inte medför risker för människors hälsa. Risk för överskridande av normerna finns framförallt i områden

med intensiv fordonstrafik, i anslutning till stora punktkällor eller i täta slutna gaturum med högre bebyggelse och dålig genomluftning.

Planens genomförande bedöms inte leda till överskridande av föroreningsnivåer enligt gällande förordning (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Syftet med miljökvalitetsnormerna för vatten är att förbättra kvaliteten i yt- och grundvattenförekomster. Planområdet berörs av grundvattenförekomsten Alnarpsströmmen vilken har en god kvantitativ och kemisk status, enligt den sammanställning av Skånes vattenförekomster som Länsstyrelsen har tagit fram. Utbyggnadsområdet kommer att anslutas till kommunalt vatten och kommer därmed inte att belasta grundvattenförekomsten. Då marken består av lera är risken för spridning av föroreningar till grundvattnet också liten. Planområdet ligger vidare inom avrinningsområdet till Sege Å/Torrebergabäcken vars ekologiska status bedöms som otillfredsställande, varför föreslagen dagvattenhantering med rening i framför allt öppna stråk är viktig för att inte försämra vattenkvaliteten ytterligare. Sammantaget bedöms miljökvalitetsnormerna för vatten inte påverkas negativt av planförslaget.

Markradon

Området betraktas som lågradonmark utifrån utförda markradonundersökningar (Ramböll 2010-11-15). Exploatör ska vid byggnmälan redovisa radonmätningar för området. Byggnader ska sedan uppföras med erforderligt skydd.

Risker och störningar

Utbyggnaden av bebyggelse och park enligt planförslaget är inte att betrakta som miljöfarlig, dock kommer den att alstra trafik. En ökad trafikalstring innebär påverkan på bl a luft, buller och trafiksäkerhet. Fordonstrafik inom området medför gängse olycksrisker för oskyddade trafikanter. Gatumiljön utformas i syfte att reducera dessa risker så långt det rimligen är möjligt.

Externa riskfaktorer är transporter av farligt gods på väg 11 söder om planområdet och på järnvägen norr om planområdet (vid kommande trafikering). Dessa risker reduceras genom åtgärder vid planens genomförande till acceptabla nivåer i enlighet med Riktsam - se även *Förutsättningar/Befintliga störningar och risker/Farligt gods*.

Sociala konsekvenser

Utbyggnaden av Vikhemsområdet ska bidra till att öka den sociala hållbarheten i Staffans-
torp genom att tillskapa varierade boendeformer, attraktiva gator, platser och parker samt genom inblandningen av mindre verksamheter såsom butiker o kontor. Härigenom ökar tryggheten och Vikhem kan bli en stadsdel där människor lever och verkar under alla dygnets timmar - en levande stadsmiljö med trygga miljöer och säkra rörelsestråk.

Förutsättningar



Bild: Planområdet sett från banvallen i väster. Vy mot sydost.

Plandata

Planområdet ligger 1200-1500 meter söder om Staffanstorps centrum. Området avgränsas av väg 11 i söder, av det blivande bostadsområdet Tappersborg (Vikhem etapp II) i väster och av Kronoslättvägen i norr. I öster avslutas området mot nästkommande planeringsetapp omfattande bla östra anslutningen och bebyggelseområde söder om Staffansvallen. Efter samrådet har planområdet utökats för att innefatta även den västra anslutningen, vilken tidigare ingått som del i den ännu inte antagna detaljplanen för Vikhem etapp II.

Områdets areal uppgår till ca 32 ha varav ca 17 ha utgörs av område för bebyggelse och ca 15 ha utgörs av park/natur samt fornlämningsområde. Planområdet består av ett

flertal fastigheter: Väster om Vikhemsvägen finns sex privatägda fastigheter, medan all övrig mark, förutom spårområdet och vägsamfälligheter, ägs av Staffanstorps kommun.

Tidigare ställningstaganden

Tillväxt 7000

I tillväxtprogrammet för Staffanstorps kommun, Tillväxt 7000 (antaget av kommunfullmäktige i februari 2006 och reviderad av kommunfullmäktige senast hösten 2008), anges att Vikhemsområdet ska planeras och byggas med blandad bebyggelse om totalt 300-350 bostäder under perioden 2009 - 2015.

Översiktsplan

I Staffanstorps översiktsplan "Framtidens kommun, perspektiv 2038", antagen av



Bild: Plankarta från Planprogram för Vikhemsområdet, godkänt av konststyrelsen 2007-06-04.

kommunfullmäktige 2009-11-30, redovisas Vikhemsområdet som varierad boendemiljö, 15-30 bostäder/hektar.

Planprogram

Planområdet ingår som del i en större utbyggnad vilken omfattas av planprogram för Vikhemsområdet, godkänt av kommunstyrelsen 2007-06-04. I planprogrammet anges att området kan inrymma en varierad småhusbebyggelse med såväl friliggande hus, parhus, radhus och småskaliga flerbostadshus. Tätheten föreslås variera inom intervallet 12-20 lgt/ha.

Gestaltningssprogram

För att belysa upplevelse och gestaltungsfrågor har "Gestaltningssprogram för Vikhem" arbetats fram. Programmet, som godkändes av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2007-10-17, har intentionen att skapa intressanta gemensamma miljöer och rum såsom gator och gröna miljöer. Struktur och helhet i gestaltningen ska ge ett mervärde för de boende. I programmet ges riktlinjer för det fortsatta arbetet med utbyggnaden av området.

Kvalitetsprogram

Inför kommande markanvisningar har ett kvalitetsprogram tagits fram av kommunen och Metro Arkitekter, 2010-06-01. Kvalitetsprogrammet ger en lättöverskådlig bild av intentionerna med Vikhem i form av en vision om den färdigbyggda miljön och om hur livet här kan vara. Syftet att alla inblandade i utvecklingsprocessen ska ha samma målbild i alla små och stora beslut som formar Vikhem.

Detaljplaner

Planområdet är inte tidigare detaljplanelagt.

Tekniska utredningar

Inom ramen för detaljplanen har följande tekniska utredningar genomförts: Vikhem Bullerutredning (Tyréns 2011-04-07), Vikhem III - Geoteknisk undersökning (Ramböll 2010-11-15), Vikhem etapp III-V - koncept bullerskydd (Vectura 2010-05-05), Riskanalys Vikhem (Vectura 2010-05-05), Vikhem, VA- samt markutredning (SWECO

2009-11-27), Vikhem Trafikstruktur PM Planeringsprinciper (Tyréns okt 2009), Vikhem etapp III-V – bullerutredning (Trivector rapport 2009:04)

I samband med tidigare planeringsskeden har också mer övergripande utredningar genomförts avseende bl a teknisk försörjning, arkeologi, grönstruktur mm.

Tillgänglighet

Kommunens "Handikappolitiskt program" (antaget av KF nov 2000) ska tillämpas. Tillgänglighet är ett lagkrav och säkerställs vid kommande bygglov och bygganmälan.



Bild: Hus vid Vikhemsvägen, södra delen. Vy mot nordväst.

Natur- och kulturlandskap

Riksintressen

Järnvägen som passerar planområdet i norr ingår i Riksintresse för kommunikation, järnväg.

Mark och vegetation

Planområdet utgörs främst av åkermark klass 9 och är flackt med en ytterst liten lutning mot söder. I väster och söder finns vegetation i anslutning till befintliga bostäder och utmed banvallen i norr finns tät vegetation, bestående av lägre buskar och träd

Geoteknik, radon och markföroreningar

Ett Geotekniskt PM, Arkivstudie och besikt-



Bild: Hus vid Vikhemsvägen, norra delen. Vy mot sydost.

ning, Vikhemsområdet, Staffanstorps kommun, har upprättas av Atkins och är daterat 2006-04-05. Enligt detta PM består de naturliga jordlagren under plogdjup främst av grus, sand och finsand, men det förekommer även grovsilt och mindre områden av glacial lera. Grundvattenytan bedöms enligt PM'et ligga relativt nära markytan.

Därefter har en utförligare undersökning utförts av Ramböll 2010-11-15 (Vikhem III - Geoteknisk undersökning). Enligt denna undersökning består Jordlagren under mulljord av silt/sand på lermorän. Lerlager förekommer också ställvis inom området. Förutsättningarna för infiltration av dagvatten i området är ogynnsamma trots att de översta jordlagren huvudsakligen består av silt och sand. Detta pga. dels den höga grundvattenyta och dels att silten och sanden underlagras av lermorän.

Området betraktas som lågradonmark utifrån utförda markradonundersökningar (Ramböll 2010-11-15). Detta stämmer bra överens med Länsstyrelsens i Skåne Län "Radonsammanställning, 2002" där 200 mätningar har utförts i Staffanstorp varav endast 2 mätningar ligger över gränsen för högradonmark (50 kbq/m³) och resten ligger mellan 4 och 50 kbq/m³ vilket motsvarar låg till normalradonmark.

Stora delar av planområdet har under överskådlig tid nyttjats för jordbruk varför marken inte förväntas vara förorenad. Det finns dock risk att material i befintlig banvall i anslutning till Simrishamnsbanan kan vara

förorenad. Vid åtgärder intill järnvägen ska miljögeotekniska undersökningar genomföras.

Grundvatten

Planområdet berörs av grundvattenförekomsten Alnarpsströmmen vilken har en god kvantitativ och kemisk status, enligt den sammanställning av Skånes vattenförekomster som Länsstyrelsen har tagit fram. Planområdet ligger vidare inom avrinningsområdet till Sege Å/Torrebergabäcken vars ekologiska status bedöms som otillfredsställande,

Enligt geoteknisk undersökning, utförd av Ramböll 2010-11-15, ligger grundvattnet i jordlagren på nivåer mellan +15,8 och +18,4 vilket motsvarar ett djup av 0,7-2,9 m under markytan. Grundvattenytan är belägen i lagren med sorterade sediment och föreligger som fri grundvattenyta (öppet magasin). Eftersom kornstorleken i huvudsak är finsand eller mindre så är flödet måttligt. Grundvattennivån är högst i öster och flödesriktningen (baserat på utförda mätningar) är riktad mot nordväst, väst och söder.

Fornlämningar

UV-Syd har på uppdrag av länsstyrelsen utfört arkeologisk utredning vilken omfattar större delen av planområdet (*Öppna fält - ensamma gårdar*, UV-Syd rapport 1999:84). Utredningen påvisar en boplats från äldre järnåldern i södra delen av området. Boplatsen har en unik karaktär med fynd från endast en tidsepok. Länsstyrelsen förordar

att fornlämningen ska ligga kvar, varför hela fornlämningsområdet undantas från exploatering med bostäder. Fornlämningen räknas som fast fornlämning och är skyddad enligt kulturminneslagen. I syfte att ytterligare tydliggöra fornlämningsituationen har en arkeologisk förundersökning genomförts av CMB Uppdragsarkeologi AB under hösten 2011. I enlighet med Länsstyrelsen beslut 2011-11-10 har fornlämningsområdets omfattning härefter kunnat begränsas något, vilket möjliggör plantering av träd samt anläggande av gång- och cykelväg och lekplats vid den norra och västra kanten av fornlämningsområdet.

Bebyggelse och kulturmiljö

Längs Vikhemsvägen, i västra delen av planområdet, ligger fem äldre bostadshus med tillhörande komplementbyggnader glest utplacerade i landskapet, men med en tydlig relation till vägen. Denna bostadsbebyggelse har tidigare ingått i Bedenområdet men har avskiljts genom utbyggnaden av väg 11. Bebyggelsen är sannolikt tillkommen under sent 1800-tal eller tidigt 1900-tal. Av de fem bostadshusen är fyra bebodda och i gott skick, medan ett har stått övergivet under många år och är mycket förfallet.

Gator och trafik

Vikhemsvägen ansluter till Kronoslättsvägen strax väster om Staffansvallen. Vägen är belagd med grus i väster och asfalt i öster. Kommunen sköter drift och skötsel för den östra delen, medan den västra delen sköts av de boende själva.

Cykelvägar

I sydvästra delen av planområdet löper en gång- och cykelväg som via Vikhemsvägen förbinder Önsvala respektive Greve Beden med Staffansvallen och de centrala delarna av Staffanstorp.

Kollektivtrafik

Kronoslättsvägen trafikeras under vardagar på morgonen och eftermiddagen av regionbusslinje 166 som går mellan Staffanstorp och Södra Sandby, via Lund. Busslinjen trafikeras då med halvtimmestrafik. Inom några år kommer emellertid turtätheten för

linje 166 längs Kronoslättsvägen avsevärt att förbättras vid en planerad linjeomläggning av linje 166 och 174. Befintliga hållplatslägen finns idag vid Orkestervägen och vid Per-Nilsabyn.

Befintliga störningar och risker

Buller från väg 11

Söder om planområdet går Väg 11 där trafikmängden mellan cirkulationen (Västansvägen) och trafikplatsen (108:an) uppmättes år 2006 till 5320 fordon österut, varav 470 lastbilar, samt 5130 fordon västerut, varav 630 lastbilar. Totalt är trafikmängden 10450 fordon/dygn med 10,5 % lastbilar vilket ger upphov till bullernivåer som kräver bullerskyddande åtgärder för bebyggelsen närmast vägen. Bullerutredningen för Vikhem etapp III-V (Trivector, rapport 2009-04) visar vilka bullerskyddande åtgärder som krävs för att klara de av riksdagen fastställda riktvärden för trafikbuller:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Bullerberäkningarna har genomförts med prognostiserade trafikmängder för år 2020 och år 2035 vid hastigheten 110 km/h för våning 1, 2 och 3. Beräkningarna visar att för bebyggelsen närmast vägen överskrider riktvärdena för etapp III vad gäller ekvivalent ljudnivå på 55 dBA utomhus och för maximal ljudnivå 70 dBA vid uteplatser. För att komma under gällande riktvärden erfordras vallar och/eller plank utmed väg 11. En mycket viktig faktor för bullersituationen är att sammanhängande bullerskydd finns utmed hela Vikhem. Det måste anslutas till befintliga bullerskydd utmed väg 11 samt kompletteras med speciella plank vid den planskilda gång- och cykelvägen. Projektet ska ske i samarbete med Trafikverket. Sträckan utmed väg 11 är uppdelad i flera delar där höjderna på bullerskyddet samverkar för att ge ett tillfredsställande skydd.

Buller från järnväg

I norr går Simrishamnsbanan på vilken det

för närvarande inte körs någon tågtrafik. Banan planeras att åter tas i bruk för persontrafik och godstrafik vilket innebär att den räknas som en störningskälla för planområdet. Bullerberäkning för liknande utbyggnadsområde längs Simrishamnsbanan visar att på avståndet 25 meter klaras riktvärdet för järnvägstrafik vad gäller ekvivalent ljudnivå 60 dBA. För uteplatser gäller riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå. Utredningen visar att bullerskydd behövs för att klara maximalnivåerna för uteplatser inom området. Eftersom bostadsbebyggelse planeras som närmst ca 70 meter från järnvägen, räcker det med ett bullerskydd (vall eller plank) med cirka 2 meters höjd placerat 5 meter från spårmittpunkt för att klara riktvärdet för uteplatser (vån 1 och 2).

Efter samrådet har en noggrannare bullerutredning som tar hänsyn till den samlade bullersituationen med påverkan från väg- och tågtrafik, möjliga skyddsåtgärder samt effekten av dessa, utförts av Tyréns (Vikhem Bullerutredning, 2011-04-07, uppdragsnr. 228999). Av denna utredning framgår att en vall/skärm med höjden 1,5 meter över spåren räcker för att med marginal underskrida riktvärdena för utomhusbuller för bostadsbebyggelsen söder om spåren.

Farligt gods på järnväg

På Simrishamnsbanan kan, enligt Banverket, transporter av farligt gods komma att ske i framtiden. Avståndet från planerad bostadsbebyggelse till yttersta räl uppgår minst till 70 m varför risksituationen bedöms som acceptabel enligt Länsstyrelsens rapport "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen" (Länsstyrelsen i Skåne, Rapport 2007:06).

Farligt gods på väg 11

Riksväg 11 är av Länsstyrelsen utpekad som primär transportled för farligt gods. Avståndet mellan väg 11 och ny bebyggelse uppgår som minst till ca 38 meter, vilket är mindre än de 70 meter som rekommenderas som minsta avstånd mellan väggkant och bostad enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen" (Länsstyrelsen i Skåne, Rapport 2007:06). För att analysera situationen och för att ge förslag på säkerhetshöjande åtgärder har en

detaljerad riskanalys utförts av Vectura 2010-05-05. Rapportens sammanfattning återges här i sin helhet:

"En riskanalys har utförts för att utreda vilken påverkan på detaljplaneområdet för ett nytt bostadsområde (Vikhem) i södra Staffanstorps kommun som transporter av farligt gods på intilliggande väg innebär. Riskanalysen har utförts i syfte att bedöma risksituationen för det planerade bostadsområdet och behovet av eventuella skyddsåtgärder. Rapporten Kartläggning av farligt godstransporter (Räddningsverket, 2006) har används som underlag för inventering av mängder och typ av farligt gods som transporteras på vägen.

I riskanalysen redovisas riskerna på två sätt med individriskprofiler och FN-diagram för samhällsrisk. Samhällsrisk utgör den risk som en riskkälla innebär för hela den omgivning som utsätts för den. Individrisken anger hur stor risken är att någon (vem som helst) ska drabbas av en olycka och hur allvarliga konsekvenserna kan bli. Detta kan illustreras med exemplet för en industri med 200 arbetare dagtid och 1 nattvakt. Individrisken är den samma dag och natt, den är oberoende av antalet individer. Samhällsrisken är däremot avsevärt högre dagtid än nattetid.

Riskenivån värderas sedan mot väl motiverade riskkriterier. I det här fallet kriterier enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, Skåne i utveckling 2007:06 (RIKTSAM)".

Innan riskreducerande åtgärder är främst individrisken för boende längs vägen för hög. För nuläge (2006) är endast individrisken för hög närmast vägen och riskenivån ligger därefter under gränsen för var riskerna kan anses vara små. Den variabel som är mest betydelsefull för resultatet är transportflödet av farligt gods. Därför har scenario med antagna värden för år 2020 och 2035 analyserats. För år 2020 skulle ett skyddsavstånd på 50 m behövas för att riskerna ska anses vara små och för 2035 behövs ett skyddsavstånd på 70 m.

Beräkningar har utförts för riskreducerande åtgärder i form av bullervall och plank samt endast plank på en sträcka vid ett fornlämningsområde i enlighet med de lösningar som framgår av rapporten *Vikhem Etapp III-V, Staffanstorp - Koncept Bullerskydd*, utförd av Vectura 2010-05-05 på uppdrag av Staffanstorps kommun.

Efter riskreducerande åtgärd i form av bullervall och plank (total höjd 5 m) minskar risknivån för nuläge (2006) och prognos 2020 och 2035 till under gränsen där riskerna kan anses vara små. En tillräcklig riskreduktion bedöms erhållas med bullervall och plank och det bedöms vara en godtagbar och tillförlitlig riskreducerande åtgärd. Valda lösningar av bullerskydd (5 m) i rapporten *Vikhem Etapp III-V, Staffanstorp - Koncept Bullerskydd* ger alltså tillräckligt skydd vid en eventuell olycka med farligt gods på väg 11. Bostäder kommer endast att byggas i närheten av väg 11 där bullervall och plank (5 m alternativt 4 m) planeras.

Med plank (2 m) minskar nivån på individrisken jämfört med utan plank, men inte lika mycket som för bullervall och plank. För nuläget ligger risknivån under gränsen för där riskerna kan anses vara små. För prognos 2020 är risknivån närmast vägen över den undre gränsen där risken kan anses små, men vid 37 m (närmaste avstånd till planerad bostad) ligger risknivån under gränsen för där riskerna kan anses vara små. För prognos 2035 ligger risknivån precis på gränsen där risken kan anses små (för 37 m, närmaste avstånd till planerad bostad). Bullerskydd med endast plank planeras vid fornlämningsområdet som inte kommer att bebyggas.

I sektion 1 blir bullerskyddet endast 4 m högt, vilket ger en något högre risknivå jämfört med 5 m. Närmaste bostad är här på 41 m från väggkant. Vid jämförelse mellan individrisken för bullerskydd 5 m och 2 m bedöms risknivån för bullerskydd med 4 m hamna strax under gränsen där riskerna kan anses vara små. Valda lösningar av bullerskydd (4 m) i rapporten *Vikhem Etapp III-V, Staffanstorp - Koncept Bullerskydd* ger alltså

tillräckligt skydd vid en eventuell olycka med farligt gods på väg 11.

Samhällsriskerna ligger både i fallen innan och efter riskreducerande åtgärder under RIKTSAM:s riktlinjer i samtliga fall. Dock ligger samhällsriskerna fortfarande kvar inom ALARP-zonen. Risker i detta område ska förebyggas så lång det är möjligt såvida inte kostnaderna är orimliga i förhållande till den riskreducerande effekt som erhålls.

Fler rimliga åtgärder förutom bullervall och plank eller plank känns ändå motiverade av flera skäl:

- Även om den framräknade risknivån är tillräckligt låg bör ändå möjligheterna till ytterligare riskreduktion undersökas. Dock skall åtgärden vara kostnadseffektiv så att reduktionen av skadekostnaden blir större än kostnaden för själva åtgärden.
- Bostadsområdet är ett nybygge och alla nybyggen bör utföras med en hög säkerhet.

Förslag på åtgärder som har effekt på de scenarier som kan påverka bostadsområdet föreslås därför:

- Entré/utrymning vänd från vägen (disposition av byggnad). Entréer bör vändas bort från vägen (förslagsvis inom 50 m från vägen) i vägens närhet om det är möjligt så att utrymning kan ske bort från riskområdet.
- Friskluftsintagen bör inte placeras mot vägen vilket innebär att inträngning av gaser i byggnaden minskar.”

De två sistnämnda punkterna följs upp som planbestämmelse inom aktuellt område.

I övrigt ligger utformningsförslag för respektive typsektion som redovisas i rapporten *Vikhem Etapp III-V, Staffanstorp - Koncept Bullerskydd*, till grund för planbestämmelse avseende SKYDD.

Medverkande

Staffanstorps kommun:

Lisa Callréus, samhällsbyggnadsingenjör

Kerstin Jensen, entreprenadingenjör

Anna Fogelberg, plan- och landskapsarkitekt

Katarina Jeraeus, planarkitekt

Upprättad 2010-06-16

Reviderad 2011-06-08

Justerad 2012-02-29

Denna detalplan antogs av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2012-02-29.

Beslutet vann laga kraft 2012-04-02.



Thomas Lexén

Stadsarkitekt

Staffanstorps kommun