



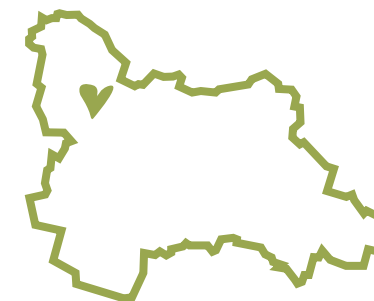
Staffanstorps  
kommun

# ANTAGANDEHANDLING

## Planbeskrivning 2022-04-01

# Detaljplan för del av HJÄRUP 22:3 med flera Västerstad Etapp I

Hjärup, Staffanstorps kommun



H 42

Laga kraft: 2022-05-23

Genomförandetid: 2032-05-23



# Innehåll

## Bakgrund

Planens syfte och huvuddrag  
Planförfarande och översiktsplan

## Förutsättningar

Plandata  
Tidigare ställningstagande  
Bebyggelse, kulturmiljö, service, med mera  
Natur och grönstruktur  
Trafik  
Teknisk försörjning  
Störningar och risker

## Planförslag

Planförslaget i korthet  
Bebyggelse  
Grönstruktur och platser  
Trafik  
Teknisk försörjning  
Trafikbuller och risker

sida 4

sida 4

sida 4

sida 5

sida 5

sida 5

sida 6

sida 7

sida 9

sida 9

sida 9

sida 10

sida 10

sida 10

sida 13

sida 15

sida 20

sida 20

## Konsekvenser av planförslaget

Undersökning av miljöpåverkan  
Hälsa och säkerhet

## Genomförande av detaljplanen

Organisatoriska frågor  
Avtal  
Fastlighetsrättsliga frågor  
Ekonomiska frågor  
Tekniska genomförande frågor  
Administrativa frågor  
Huvudmannaskap

sida 21

sida 21

sida 21

sida 33

sida 33

sida 33

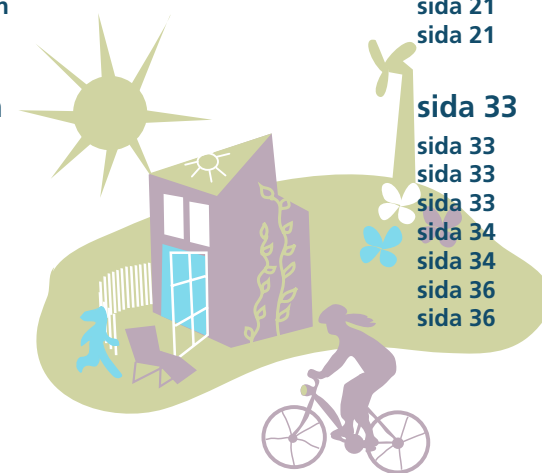
sida 33

sida 34

sida 34

sida 36

sida 36



## Illustrationer, kartor och foto

Illustrationsplan: Staffanstorps kommun och Arkitektlaget

Övriga illustrationer samt kartmaterial: Staffanstorps kommun,

Mumma reklambyrå och Arkitektlaget.

Foto: Staffanstorps kommun, där inget annat anges. Kartor, sektioner, visualiseringar och diagram (ej foto) anges som figurer i texten.

## Utredningar vid tidigare utskick

*Markmiljö, VA och geotekniska utredningar*

Geoteknik - översiktlig mur geo, Västerstad, Sweco 2014-07-01

Miljöteknisk markundersökning, Sweco 2014-07-01

Markmiljö - kompletterande beskrivning av markföroreningar, Sweco 2015-09-25

Markmiljö Kostnadsbedömning inom Västerstad, 2016-10-27

Kompletterande miljöteknisk markundersökning, Sweco 2017-03-03

Teknisk delutredning mark, Västerstad, Sweco 2016-06-09

Teknisk delutredning VA, Sweco, 2016-05-17

## *Trafik och bullerutredningar*

Delutredning anslutningszon mot järnvägsområdet, Sweco 2016-05-18

Trafikutredning av korsningsåtgärder i samband av utbyggnad av Västerstad, Hjärup, Tyréns. Slutrapport 2021-07-09.

Västerstad trafik- och bullerutredning, Sweco 2020-12-16

PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16

(Består av 4 delutredningar mellan 2019-2020)

Kompletterande Trafikutredning Västerstad, Tyréns, 2020-08-28

## *Arkeologiska utredningar*

Arkeologisk förundersökning inom fastigheterna Hjärup 7:1 och 22:1,

Riksantikvarieämbetet 2009

Hjärup 7:1 och 22:1 - Järnåldersboplats och Sen niolitiskt gravfält del 1. 2019:33.

## *Riskutredningar*

Riskutredning avseende olyckor vid transport av farligt gods, Briab, 2020-11-12

## *Skyfallsutredningar*

Skyfallsanalys, Västerstad, Tyréns, 2020-09-29

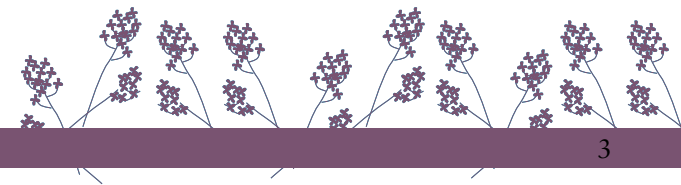
## **Aktuella utredningar i samband med detaljplanens antagande**

### *Trafikutredning*

Västerstad trafik- och bullerutredning, Sweco 2020-12-16, reviderad 2022-02-04.

### *Riskutredningar*

Bemötande av synpunkter avseende risk (farligt gods). Kompletterande PM 2022-01-20.



# BAKGRUND

## Planens syfte och huvuddrag

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 mitt i storstadsregionen i ett attraktivt läge vid Södra stambanan mellan Malmö och Lund. Läget ger Hjärup goda förutsättningar att växa som en attraktiv ort i ett kollektivnära läge. Enligt kommunens översiktsplan "Framtidens kommun - perspektiv 2038" är utveckling av ny bebyggelse i anslutning till spårbunden kollektivtrafik den viktigaste faktorn för kommunens framtida markanvändning. En stor del av den framtida befolkningsökningen planeras därför ske i Hjärup, där det idag finns en järnvägsstation som trafikeras med pågatåg. För att skapa förutsättning för den önskade befolkningstillväxten krävs ett stort tillskott av bostäder i orten.

Detaljplanen Västerstad Etapp 1 utgör den första etappen av den nya stadsdelen Västerstad i Hjärup. Planen möjliggör en blandning av bostäder, till exempel radhus, kedjehus, friliggande villor och flerbostadshus. Totalt möjliggör detaljplanen upp till cirka 1000 bostäder.

## Planförfarande och översiktsplan

Under samrådet och granskningen av detaljplanen så var kommunens tidigare gällande översiktsplan, *Framtidens kommun - perspektiv 2038*, aktuell. Detaljplanen bedömdes då inte vara förenlig med översiktsplanen och planerade att handläggas med utökat förfarande. I samband med att detaljplanen skulle gå upp för antagande så antogs kommunens nya översiktsplan *Översiktsplan 2020-2040*. Under april månad 2022 så fick den nya översiktsplanen laga kraft. Då detaljplanen bedöms vara förenlig med den nya översiktsplanen så bedömer Staffanstorps kommun att handläggningen inför antagandet kan växla till standardförfarande. Samrådsprocessen är oförändrad. Detaljplanen kommer därför att antas av Stadsbyggnadsnämnden i Staffanstorps kommun i enlighet med 5 kap 27§ plan- och bygglagen. Plan- och bygglagen 2010:900.



Figur 1. Översiktsplanens markanvändningskarta. Översiktsplan 2020-2040

# Förutsättningar

## Plandata

Planområdet ligger i västra Hjärup, väster om järnvägen. I väster avgränsas planområdet av Ynglingavägen, i norr av en före detta industrifastighet som ägs av Jakri AB och bostadsområdet Jakriborg. I söder avgränsas planområdet av Lommavägen, i öster av Södra stambanan.

Planområdet berör följande fastigheter:

- del av Hjärup 22:3 som ägs av Skanska Mark och Exploatering, Nya Hem AB
- Hjärup 22:4 som ägs av Skanska Mark och Exploatering, Nya Hem AB
- del av Hjärup 4:2 som ägs av Staffanstorps kommun
- del av Hjärup 4:159 som ägs av Trafikverket
- del av Hjärup 3:2 som ägs av en privat markägare
- samfälligheten Hjärup S:3.
- del av samfälligheten Hjärup S:1

Planområdet är cirka 19 hektar (190 000 m<sup>2</sup>). Se figur 3.

## Tidigare ställningstagande

### Riksintressen

Södra stambanan och Europabanan är av staten utpekade som riksintressen för kommunikation enligt MB 3 kap 8. Detaljplanen ligger utanför detta riksintresse.

### Översiktsplan 2022 - Översiktsplan 2020-2040

Staffanstorps kommun antog en ny översiktsplan, *Översiktsplan 2020-2040*, i mars 2022. Översiktsplanen fick laga kraft under april. Enligt den nya översiktsplanen ska området motsvarande planområdet

utvecklas till ”stadsbebyggelse” respektive ”bostadsbebyggelse”.

Enligt den nya översiktsplanen ska ”Västerstad”, det vill säga all ny bebyggelse på västra sidan om järnvägen, sammanlagt rymma cirka 2500 bostäder. I Hjärups framtida centrum, vilket motsvarar en radie på 300-500 meter från stationen, prioriteras en hög exploatering och en blandning av verksamheter, handel och boende. Stadsstrukturen ska utformas tät och blandad med olika upplåtelseformer. Längre bort från stationen, om cirka 500-1000 meter, kan bostadsbebyggelsen utvecklas med inslag av verksamheter och service.

Kommunen bedömer att detaljplanen är förenlig med Staffanstorps nya översiktsplan.

### Ombyggnad av Södra stambanan

Södra stambanan utökas mellan Arlov och Flackarp från två till fyra järnvägsspår. Ombyggnaden beräknas vara färdig 2023. Hjärups pågatågsstation byggs om genom att spåren med perronger sänks fyra meter jämfört med nuvarande spårläge. Spårområdet förläggs därmed i ett tråg genom centrala Hjärup med stödmur på vardera sida om järnvägen. På sidan mot planområdet sträcker sig stödmuren utmed kvartersbebyggelsen. Under tiden som ombyggnaden pågår har ett provisoriskt dubbelspår anlagts öster om nuvarande spår, cirka 20 meter längre bort.

I samband med planeringen av Södra stambanans utbyggnad har följande detaljplaner i Hjärup antagits:

- Detaljplan för Spårområdet (KF 2016-03-21)
- Detaljplan för Stationsbron (KF 2016-04-25)
- Detaljplan för Banvällsvägen (KF 2016-04-25)

- Detaljplan för Vragersvägen (KF 2016-04-25)  
Ombyggnaden av stambanan beräknas vara färdig år 2023.

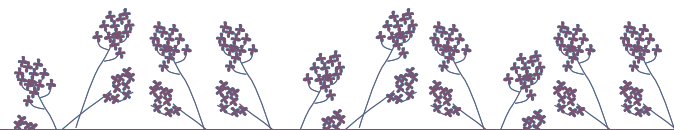
Gällande järnvägsplan Flackarp-Arlöv, fyra spår har tagits fram och fastställt av Trafikverket 2015-08-31, samt reviderats 2016-03-23. Delar av järnvägsplanen bedöms i samråd med Trafikverket att bli inaktuell i samband med järnvägsplanens genomförande. Del av järnvägsplanen kommer därför att justeras efter överenskommelse med Trafikverket.

### Avloppstunnel Källby- Sjölunda

Va Syd planerar att anlägga en avloppstunnel mellan Källby i Lunds kommun till Sjölunda i Malmö stad. Tunneln kommer då eventuellt att passera Staffanstorps kommun och planområdet. Fortsatt dialog med Va Syd i ärendet kommer att ske efter behov.

### Planprogram

Detaljplanen har föregåtts av planprogrammet *Program till detaljplaner - Västerstad* som godkändes av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2015-12-02. Stadsdelen ska enligt planprogrammet erbjuda ett varierat boende med tydlig miljöprofil i ett stationsnära läge. Inom centrumområdet och längs delar av centrumgatan föreslås en funktionsblandad stad med flerbostadshus med handels- och kontorsverksamheter närmast järnvägen.



Enligt planprogrammet bedömdes området (se figur 2) fullt utbyggt rymma cirka 1000 bostäder, varav cirka 2/3 i flerbostadshus och cirka 1/3 i enbostadshus. Den planerade bebyggelsen uppskattades ge ett befolkningstillskott på 2 000 - 2 500 personer. Staffanstorps kommun bedömer att detaljplanen i stort överensstämmer med planprogrammets intentioner.

### Grönplan

I Staffanstorps Grönplan från 2010 finns ett koncept för hur grönstrukturen i Hjärup kan utvecklas. *Hjärup föreslås utvecklas med ett grönt stråk, ett parkband, som binder samman den västra och den östra delen av samhället. Stråket ska fungera som en grön ryggrad genom de centrala delarna av samhället. Det väst-östliga stråket kompletteras med gröna länkar i nord-sydlig riktning som består av tvärgående grönstråk som fungerar som gröna kilar i bostadsområdena. Dessa kan utvecklas till viktiga gröna länkar som fortsätter ut i det öppna jordbrukslandskapet, men även som viktiga målpunkter för de olika bostadsområdena.*

### Gällande detaljplaner

Planområdet är detaljplanlagt i *Detaljplanen Hjärup 22:1 m fl (H18)* som antogs av 1994-08-10. Planområdet är huvudsakligen detaljplanlagt för industri (cementfabrik med kontor). Det gamla industriområdet norr om planområdet är i samma detaljplan planlagt för ickestörande industri, kontor och utbildning.

### Detaljplan för del av Hjärup 7:1 m fl, Västerstad - Skelettplan samt detaljplan för del av Hjärup 22:1 m fl, Västerstad Etapp I

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Staffanstorps kommun beslutade 2015-04-08 att uppdra till stadsbyggnadskontoret att utarbeta förslag till två detalj-

planer för området, dels *Detaljplan för Västerstad Skelettplan* och dels *Detaljplan Västerstad Etapp I*. Sedan dess har ett omtag gjorts och de två detaljplanerna har slagits ihop till en detaljplan.

### Tillgänglighet

Kommunens *Handikappolitiskt program*, antaget av kommunfullmäktige i november 2000 ska tillämpas vid utbyggnaden av orten. Tillgänglighet till och inom de blivande bostäderna omfattas av Plan- och bygglagens bestämmelser om tillgänglighet, vilket bevakas i bygglovsskedet.

### Bebyggelse, kulturmiljö, service med mera

#### Bebyggelse

Huvuddelen av planområdet utgörs av före detta industrimark som bestod av Skanska Prefabs betongfabrik. Betongfabriken bestod av byggnadsvolymer, hårdgjorda ytor och traversbanor. Idag är fabriken riven. Inom områdets västra del finns äldre industribebyggelse som tidigare tillhörde maskintillverkaren Lundgrens Machinery AB. Nordost om planområdet ligger stadsdelen Jakriborg som har en karaktäristisk Hansainspirerad arkitektur där de höga gavlarna gör bebyggelsen till ett tydligt landmärke i landskapet.

Industriområdet som angränsar i nordväst om planområdet består av före detta industrifastigheter där det idag bedrivs förskola och friskvårdsverksamhet. Området kännetecknas även av impedimentmark med högvuxet gräs. Här finns spår av ett tidigare stickspår till järnvägen som i öster ligger i nivå med omgivande mark för att sedan sjunka till cirka 1,5 meter under omgivande mark. Spåren mynnar ut i fastigheten Hjärup 22:3 som även det ligger cirka 1-1,5 meter under resterande del av planområdet. Planområdets södra del utgörs idag av jordbruksmark. Öster om planområdet, på andra sidan Södra stambanan, ligger Hjärup med småhus och radhusbebyggelse närmast järnvägen.



Figur 2. Utbyggnadsförslag enligt planprogrammet för Västerstad. Etapp 2 kommer att hanteras i en separat detaljplan. Denna detaljplan utgörs av etapp 1.

### Verksamheter

Det finns ingen pågående verksamhet inom planområdet.

### Offentlig och kommersiell service

Det finns ingen kommersiell eller offentlig service inom planområdet.

I anslutning till planområdet i Jakriborg finns det en matbutik samt mindre butikslokaler och en större friskvårdsanläggning. På andra sidan järnvägen i östra Hjärup finns skolor i årskurserna F-9 och ett flertal förskolor och även en privat vårdcentral. Det finns verksamhet i Hjärupsgården samt ett framtida verksamhetsområde enligt *Detaljplan Hjärup Nordost 4*.

## Kulturmiljö och historisk bakgrund

I Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne redovisas särskilt värdefulla kulturmiljöer varav två berör planområdet.

### 1. Bomhög-Hjärup-Uppåkra

Området utgör en rest av det nu till stadslandskap exploaterade jordbruksområdet. De öppna åkermarkerna och gamla landsvägsallén, liksom andra alléer och trädridåer, är av betydelse för helheten tillsammans med bymiljöerna.

På 1850-talet anlades Södra stambanan genom Hjärup's bymarker. En hållplats placerades längre norrut än den 1909 uppförda järnvägsstationen Uppåkra. Till skillnad mot många andra platser uppkom inte något egentligt stationssamhälle i anslutning till järnvägen. Några mindre bostadshus och ett företag var den enda etableringen. Uppåkra station och de få bostäderna intill är tidstypiska för tiden kring 1900.

### 2. Södra stambanan (kulturmiljöstråk)

År 1856 öppnade Skånes första järnväg mellan Malmö och Lund. Södra stambanan var av stor betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt och levande dokument över järnvägsbyggande som fortfarande har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.

## Natur och grönstruktur

### Landskap och vegetation

Landskapet inom planområdet är flackt och sluttar svagt mot sydväst. Området omges av den sydvästskånska slättbygden, ofta omnämnd som "Lundaslätten". Det är ett öppet, flackt, mjukt och böljande odlingslandskap vilket möjliggör långa utblickar mot närliggande orter. Landskapet karaktäriseras av de öppna vidderna med korsande vägar, trafikleder, kraftledningar och vindkraftverk som tydliga inslag. Enligt Länsstyrelsens naturvårdsprogram från 2004



Bilden till vänster visar byggnaderna som tidigare hyste Lundgrens Machinery AB. Bilden nedan visar det gamla stickspåret.

har denna denna del av Lundaslätten det högsta värdet avseende terrängformer och landskapsbild.

### Geoteknik

En översiktlig geoteknisk undersökning har utförts längs det planerade dagvattenstråket. *Översiktligt PM Geoteknik*. Sweco 2015-07-13. De geotekniska undersökningarna visar på byggnadstekniskt goda förhållanden inom området. Grundläggningsförutsättningarna för planerat dagvattenstråk och magasin bedöms som goda. Inom de delar av området där lermorän finns i nivå med planerade magasinsbottnar bedöms denna kunna fungera som tätande skikt. I de fall magasins- eller dikesbotten skär genom lermoränen är jordlagren huvudsakligen öppna. En kompletterande geoteknisk undersökning bör utföras inför projektering av utjämningsmagasin.

Marken inom det före detta fabriksområdet består huvudsakligen av cirka 0,2-1,9 meters fyllning av lermorän eller sand. Området är nu sanerat från tidigare förekomster av betong, asfalt, kalk, grus och silt.

Fyllningen underlagras i huvudsak av lermorän, men i några undersökningspunkter förekommer även sand, silt eller lera under fyllningen. De ytliga jordlagren utgörs huvudsakligen av mullhaltig sand och lera.



De naturligt lagrade jordarna inom området utgörs huvudsakligen av sand och lermorän. Lermoräns mäktighet varierar i de undersökta punkterna mellan 1,3 och 2,7 meter. Ställvis förekommer även skikt av sandig och/eller siltig lera. Lermoräna bedöms innehålla tunna skikt av sand. Intramoräna skikt av finkorniga sediment kan inte uteslutas inom området.

### Vegetation och biotopskyddat allé-träd

Västra delen av Hjärup saknar idag anlagda parker. I det nordvästra hörnet av planområdet finns ett lövträd som ingår i en allé. Allén sträcker sig sedan längs med Ynglingavägen norr om planen. Kommunen bedömer att trädet är biotopskyddat enligt Miljöbalken. För fällning av biotopskyddade träd krävs dispens från Länsstyrelsen. Kommunen avser att bevara det berörda trädet inom planområdet.

### Fornlämningar

Planområdets södra del utgörs av åkermark som berörs av arkeologi. Marken slutundersöktes under våren/sommaren 2017. Enligt Länsstyrelsen är syftet med undersökningarna att ge ny kunskap med relevans för myndigheter, forskning och allmänhet. För fullständig rapport, se *Hjärup 7:1 och 22:1 Järnåldersboplatser och Senniolitiskt gravfält del 1*. 2019:33.

Sammanfattning av rapporten:

*På platsen fanns ett cirka fyra hektar stort område med lämningar från flera tidsperioder, bland annat spår av hyddor från tidig bondestenålder (cirka 4000–3500 f.Kr.) och en samling skelettgravar från sen bondestenålder (cirka 2300–1600 f.Kr.). Den största delen av fornlämningen bestod dock av spår efter bebyggelse och aktiviteter under yngre bronsålder och fram i vikingatid, en lång period från 700-talet f.Kr. till 1000-talet e.Kr.*

Figur 3. Planområdet markerat med vit streckad linje.



Enligt Länsstyrelsen så är inga ytterligare arkeologiska åtgärder nödvändiga inom det aktuella planområdet.

### Trafik

#### Gång- och cykeltrafik

Området nås idag med gång- och cykel från västra Hjärup via stationen och Pågavågen. Längs med Lommavågen söder om planområdet ligger cykelvägen som går mellan Lomma och Hjärup. Inom området finns inga anlagda gång- och cykelvägar.

#### Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god tillgång till kollektivtrafik. Det ligger i direkt anslutning till järnvägstationen i Hjärup med tåg norrut och söderut på Södra stambanan. Från stationen går det även beställningsbussar mot Staffanstorps tätort.

#### Biltrafik

Planområdet nås idag med bil från söder via Lommavågen och Ynglingavågen och norr ifrån från Jakriborg via Allévågen.



## Teknisk försörjning

### Vatten och spillvatten

Bebyggelsen inom planområdet är kopplat till kommunens VA-nät. Det finns en VA-ledning i planområdets östra del som ska flyttas.

### Dagvatten

Hela planområdet ingår i dikningsföretaget Vinstorp-Lomma 1943.

### El och uppvärmning

Kraftringen är elnätsägare. Det finns en äldre gasledning som tillhör Nordion inom planområdet. Ledningen ska demonteras.

### Fiberstråk

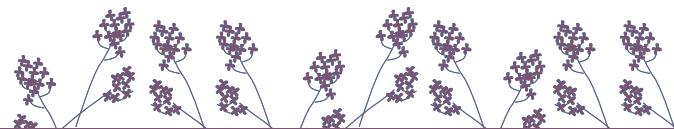
Det finns ett fiberstråk i detaljplanens södra del, direkt norr om Lommavägen. Fiberstråket löper genom del av detaljplanen som är reglerad till PARK. Stråket samägs av Tele2, Globalconnect och Telenor och är en del av den så kallade "Sverigeringen". Ledningsägarna och Trafikverket bedömer att ledningarna kan ligga kvar då de inte påverkas av planförslaget.

### Kraftledning

En luftburen kraftledning tillhörande Svenska kraftnät löper genom planområdets sydvästra hörn. Kraftledningen ska flyttas och ersättas under 2023. Kraftledningen utreds närmare under rubrik *Konsekvenser*.

### Störningar och risker

Planområdet är utsatt för buller från tågen på järnvägen samt från biltrafiken på Ynglingavägen och Lommavägen. Det går även farligt gods på Södra stambanan. Konsekvenser av störningar och risker utreds under rubrik *Konsekvenser*.



# Planförslag

## Planförslaget i korthet

Detaljplanen är den första etappen av utbyggnaden i Västerstad. Se figur 4.

Detaljplanen omfattar cirka 1000 bostäder i ett blandat utförande av lägenheter, radhus, kedjehus, småhus och friliggande villor. Planen möjliggör även centrum- och vårdbebyggelse, parkeringshus samt förskola och skola. Inom planområdet möjliggörs även för detaljplanens genomförande nödvändig infrastruktur som gator, parker, dagvattenfördröjning och bullerskydd.

## Bebyggelse

Bebyggelsen ska i östra delen präglas av en stadsmässig och variationsrik stadsstruktur för att sedan, mot väster, trappas ner mot en finmaskig och tät småstadsstruktur.

## Centrumkvarteren

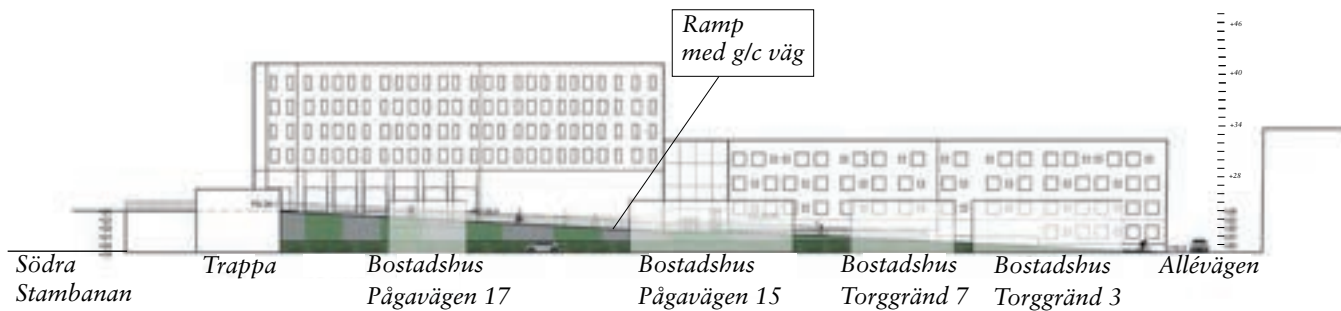
De två kvarteren närmast stationsbron i nordöst är planerade för användning centrum och bostäder. Parkering sker i bottenplan och/eller källargarage alternativt parkeringshus.

Syftet med kvarteren är att möjliggöra för en stadsmässig centrumbebyggelse. Här ska verksamheter som genererar stadsliv; butiker, restauranger, kontor, vårdcentral med mera kunna etableras.

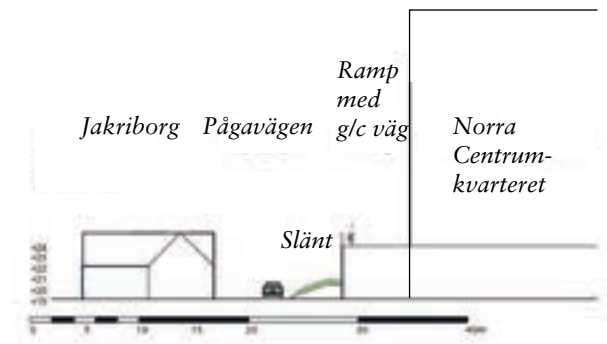
Det norra kvarteret kan komma att inrymma en livsmedelsbutik i gatuplanet mot järnvägen samt mindre lokaler som kan komplettera den större butiken. Den omgivande gatumarken till det nordöstra centrumkvarteren sluttar 4 meter från stationsbron till kvarterets västra del. För att garantera stadsmässighet



Figur 4. Illustration över utbyggnad av planområdet. Se figur 5-6 för sektioner.



Figur 5. Sektion A-A mot söder. Befintlig bebyggelse längs med Pågavägen i förhållande till det norra centrumkvarteret. Arkitektlaget och Tyréns. Figuren redovisar ett av många möjliga utbyggnadsalternativ.



Figur 6. Sektion B-B mot öster. Befintlig bebyggelse längs med Pågavägen i förhållande till planerad bebyggelse i det norra centrumkvarteret. Arkitektlaget.

så ska minst 4 våningar byggas, vilket regleras i plan.

För centrumkvarteren som vetter mot stationsområdet, Armeringsgatan, norra delen av Allévägen samt torget så har en tvingande planbestämmelse reglerat så att endast centrumverksamhet får uppföras i bottenvåningarna. Syftet med bestämmelsen är att skapa förutsättningar för service och stadsliv i centrumdelen. Bestämmelsen gäller inte för de övriga delarna av centrumkvartren.

Kvarteren kompletteras med bestämmelse om att parkering endast får anordnas i källargarage och/eller i bottenvåning för att möjliggöra för tredimensionell fastighetsbildning av parkeringsanläggning. I en del av centrumkvarteren får parkeringshus uppföras, men får då maximalt utgöra 50% av fasadlängden mot allmän plats. Syftet med bestämmelsen är att parkeringshuset inte ska dominera gatubilden.

### Bostäder och boendeformer

Västerstad Etapp 1 ska utvecklas med en varierande bebyggelse och med en bredd av boendeformer. Kedjehus, radhus och flerbostadshus kan blandas med friliggande villor. Alla kvarter medger även användningen centrum för att möjliggöra för ickestörande centrumverksamheter som huvudsakligen är lokaliserade i bottenplan. Exempel på typ av verksamhet kan vara närbutik, kontor eller frisörsalong i bottenvåningen på ett flerbostadshus, men det kan även vara icke störan-



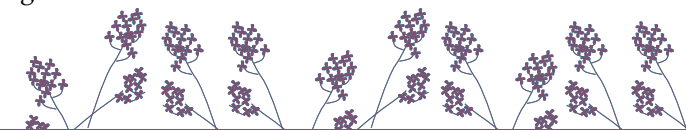
Figur 7. Visualisering över planområdets nordvästra hörn.

de bostadsanknuten verksamhet i mindre omfattning i ett småhus.

Längs Armeringsgatans östra del ges möjlighet att uppföra lite högre och tätare bebyggelse som kan innehålla viss verksamhet som inte är störande för sin omgivning. Entréer till bostäder såväl som verksamheter ska vara vända mot gatan för att bidra till ett levande och attraktivt gaturum.

I den västra delen av planområdet möjliggörs lägre bebyggelse, huvudsakligen grupphusbebyggelse i

form av friliggande villor, radhus och kedjehus. Se figur 7. Mot Armeringsgatans västra del föreslås det att gatan kantas av radhus eller lägre flerbostadshus med entréer mot Armeringsgatan, Gjutaregatan och Stenavägen. Småhusbebyggelsen har en högsta tillåtna byggnadshöjdshöjd på 10,5 meter vilket motsvarar 1-3 våningar.



### Gestaltning

Bebyggelsen ska ha en stadsmässig utformning med variation inom kvarteren avseende färg, form, höjd eller material. Det är också viktigt att byggnaderna har ett vertikalt uttryck, exempelvis bör långsgående eller monotona fönsterrader undvikas, byggnadskroppar kan exempelvis i färg eller material utformas så att de upplevs som skilda byggnader. Bestämmelser på plankartan syftar till att säkerställa att variation skapas, vilket är särskilt viktigt när samma exploatör bebygger ett stort område. Kvarterens fasadlängd ska varieras, varje radhuslänga eller lägenhet ska tydligt kunna särskiljas, exempelvis genom olika färgsättning, material och placering.

Burspråk och balkonger får maximalt kraga ut (det vill säga "skjuta ut") 1,5 meter från fasadliv mot allmän plats, men dock ej över allmän plats. Syftet med bestämmelsen är dels att minska risken för konflikt med fordon och träd och dels att gång- och cykeltrafikanter inte ska uppleva att privata balkonger hänger över allmänna ytor. För att säkerställa ett stadsmässigt uttryck så får balkonger eller uteplatser inte finnas på bottenplan i kvarteren närmast järnvägen och mot Armeringsgatan. Det är viktigt att det läggs stor omsorg i valet av balkonger, de ska visuellt upplevas lätta med exempelvis genomsläppliga räcken.

Mur, plank och staket som uppförs mot allmän plats i de västra kvarteren och är över 1,10 meter höga, ska vara minst 50% genomsläppliga mot entrésida. Syftet är att skapa synlighet eftersom fönster mot gatan är viktigt för att öka den upplevda tryggheten inom området.



Figur 8. Vy över Armeringsgatan mot Ynglingavägen, Arkitektlaget.

### Förgårdsmark och tillgänglighet

Flerbostadshusen ska placeras med långsida mot gata eller torg, högst 1,5 meter från fastighetsgräns. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en stadsmässig kvartersbebyggelse där kopplingen mellan gata och byggnad är tydlig. Tillgänglighet till byggnader såsom eventuell ramp till entré ska lösas på kvartersmark. Dörrar får inte slås upp över allmän plats. Vid korsningspunkter ska sikten mot allmän plats säkerställas för samtliga trafikslag.

### Skola

I den nordvästra delen av planen möjliggörs för skola med en nockhöjd på 20 meter. Även centrumverksamhet, utom handel med livsmedel, möjliggörs i detta läge. Vid behov kan även handelsetableringar inom detta kvarter komplettera övrig befintlig handel väster om Södra stambanan. Huvudbyggnaden ska vara orienterad mot Armeringsgatan och ha huvudentré mot samma gata för att skapa ett tätt och stadsmässigt gaturum.

Huvudinfart till skolfastigheten ska ligga mot Ynglingavägen för att i största möjligaste mån undvika att trafik till och från skolan belastar övriga gator. Mot Armeringsgatan får endast in- och utfarter för avsläppningsplatser och handikapp finnas. Avsläppningsplatser får endast finnas vid eleventréer.

### Förskola

I kvarteret i korsningen Armeringsgatan/Allévägen möjliggörs förskola, vård, bostäder och centrumändamål. Kvarteret bedöms vara tillräckligt stort för att hysa en förskola med 5 avdelningar, inklusive friyta (beräknad till 30 kvadratmeter per barn). Möjlighet finns att kombinera förskolan med trygghetsboende då båda dessa verksamheter ryms inom användningarna för bostad och vård.

Kvarteret får även en centrubestämmelse vilket innebär att andra verksamheter kan vara öppna inom kvarteret efter det förskolan- och skolans verksamheter har stängt. Besöks- och personalparkering till förskolan bör placeras med infart från Allévägen eller Stenavägen, dels för att den då kan nå från allmän platsmark och dels för att trafiken inte behöver belasta övriga gator.

### Grönstruktur och platser

#### Parker, rekreation och lek

I norra delen av planområdet föreslås ett smalt parkstråk i östvästlig riktning. Stråket är tänkt att fungera som ett trädkantat gång- och cykelstråk som ska koppla samman västra Hjärup med stationen och östra Hjärup. Stråket är bredare längs med vissa sträckor för att möjliggöra mindre vistelseytor som kan fungera som kvartersparker.

Mitt i planområdet, söder om Najaregatan, föreslås en stadsdelspark (Traverssparken) som ska kunna fungera

era som en samlande mötesplats för hela Västerstad den dag då hela stadsdelen är utbyggd. Parken är cirka 9500 kvadratmeter stor och har ett bra läge för en stor lekplats.

Parkstråket i planområdets sydöstra del (Sibiriska parken) sträcker sig längs med järnvägen och Lommavägen. Den inrymmer ytor för dagvattenfördröjning, bullerskydd mot järnvägen och Lommavägen samt en buffertzon avseende risk från Södra stambanan. Parken är även tänkt att innehålla ytor för rekreation, till exempel ett motionsstråk.

#### Platser och torg

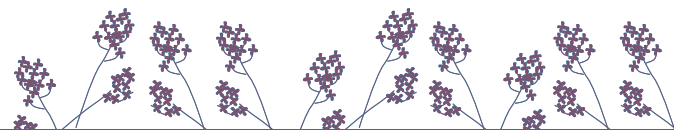
I det norra centrumkvarterets sydvästra hörn föreslås ett torg med stadsmässig utformning som ska fungera som en samlande mötesplats för både Västerstad och Hjärup. Entréer mot torget med verksamheter i bottenvåningarna stärker och stödjer torgets roll som stadsmässig och inbjudande mötesplats. Söder om torget föreslås en kilformad yta utformas som en offentlig plats. En öppen plats föreslås även i korsningen Stenavägen-Armeringsgatan mot järnvägsstationen.

#### Vegetation

Trädalléer ska planteras längs med huvustråken inom planområdet, Ynglingavägen och Armeringsgatan.

På grund av saneringsbehoven inom området har bedömningen gjorts att ingen befintlig vegetation kan sparas i den norra delen av planområdet. Undantaget är ett alléträd i detaljplanens nordvästra del som kommunen bedömer är biotopskyddat. Detta träd får enbart fällas om dispens från Länsstyrelsen erhålles.

I den södra delen saknas befintlig växtlighet. Planförslaget innebär en tät bebyggelse med små möjligheter till stora träd på de enskilda småhustomterna. Det innebär att stora träd ska planteras i parkytorna och i gatumiljöerna för att området ska uppfattas som en grön och omhändertagen miljö.





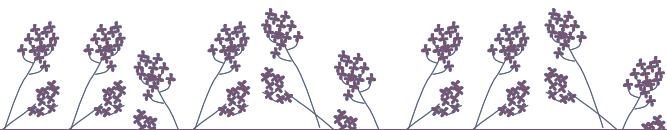
*Referensbilder gestaltning från England, Ash Sakula Architects.*



*Referensbilder från Lomma (vänster) och Västra hamnen, Malmö (nedan till vänster) som visar på variation av arkitektur och lätta smidesbalkonger.*



*Referensbilder av gestaltning och variation av arkitektur. Norra Sorgenfri, Malmö.*



## Trafik

### Övergripande struktur

Trafiken till området kommer till största del att ledas från Ynglingavägen som får en viktig roll som den centrala infartsgatan till planområdet från väster. Trafiken kommer sedan att ledas till området via Armeringsgatan och Stenavägen. Trafik i mindre omfattning kommer även att ansluta i öster från den den framtida stationsbron över Södra stambanan.

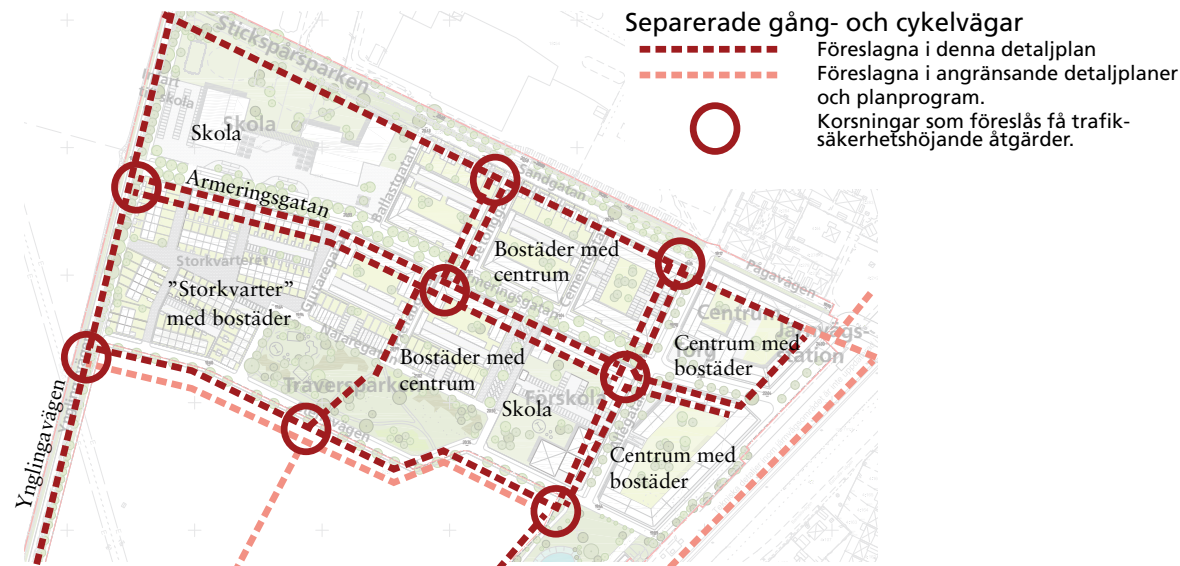
Armeringsgatan utgör ett centralt stråk genom planområdet. Gatan ansluter till järnvägsstationen och svarar för trafikförsörjningen av planerade bostäder och verksamheter inom centrumområdet. Vägen kommer i sin förlängning att leda över Södra stambanan till Banvallsvägen på andra sidan järnvägen.

Uppsamlingsgator samlar upp biltrafiken och leder ut den mot de överordnade gatorna i trafiknätet. Utformningen av de olika gatusektionerna anpassas till de funktioner som ska rymmas i gaturummet, se figur 11 för preliminär utformning. Exempelvis kommer trafiken via Armeringsgatan, Stenavägen och Allévägen silas ner till mindre bostadsgatorna inom det så kallade "storkvarteret" i planens nordvästra del. Gatorna utformas "knäckta" för att skapa en småskalig och trevlig miljö i syfte att hålla nere hastigheten på trafiken. Namngivning av gator föreslås enligt figur 10.

### Trafiksäkerhet

Enligt *Västerstad trafik och bullerutredning 2020-12-16*, Sweco ska stadsdelen göras trafiksäkert genom en rad åtgärder. En ambition är en gång- och cykelvänlig stadsdel. Exempel på föreslagna åtgärder:

- Generellt behov av hastighetssänkande åtgärder på uppsamlingsgator och lokalgator för att trafik ska ske på oskyddades villkor

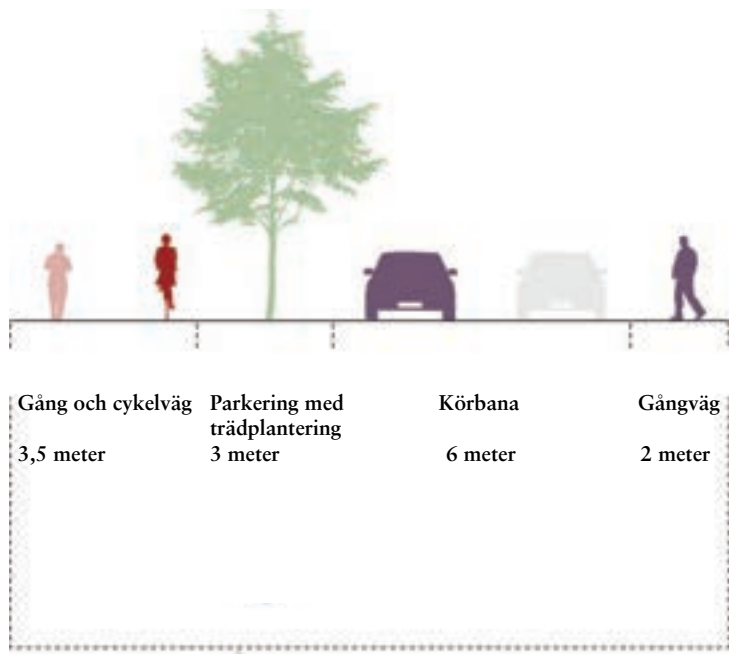


Figur 9. Principbild för gång- och cykelvägar inom planområdet.

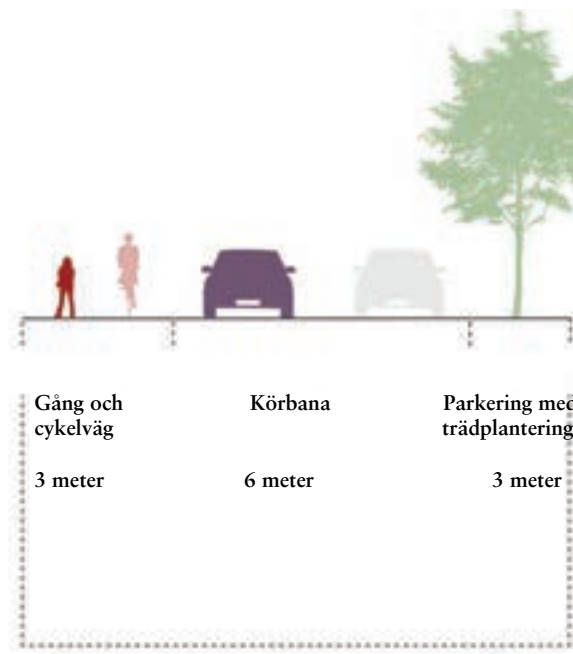


Figur 10. Namngivning av gator inom planområdet.

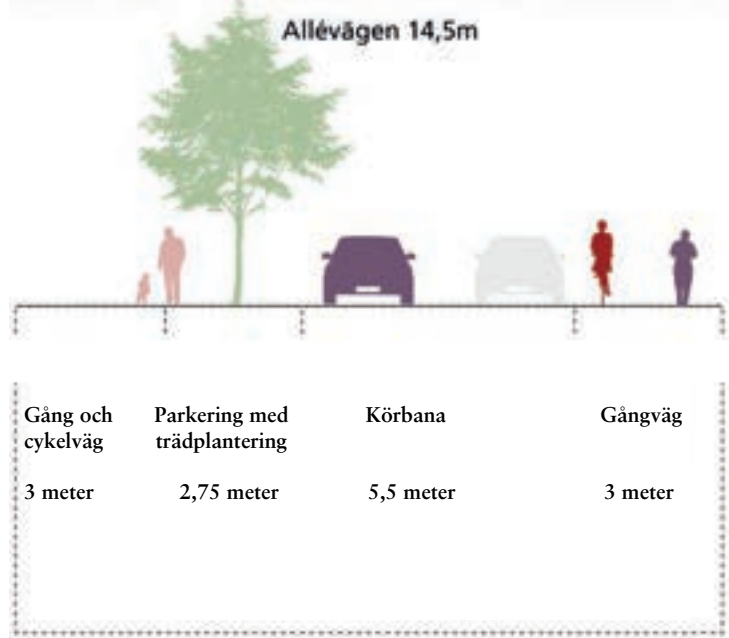




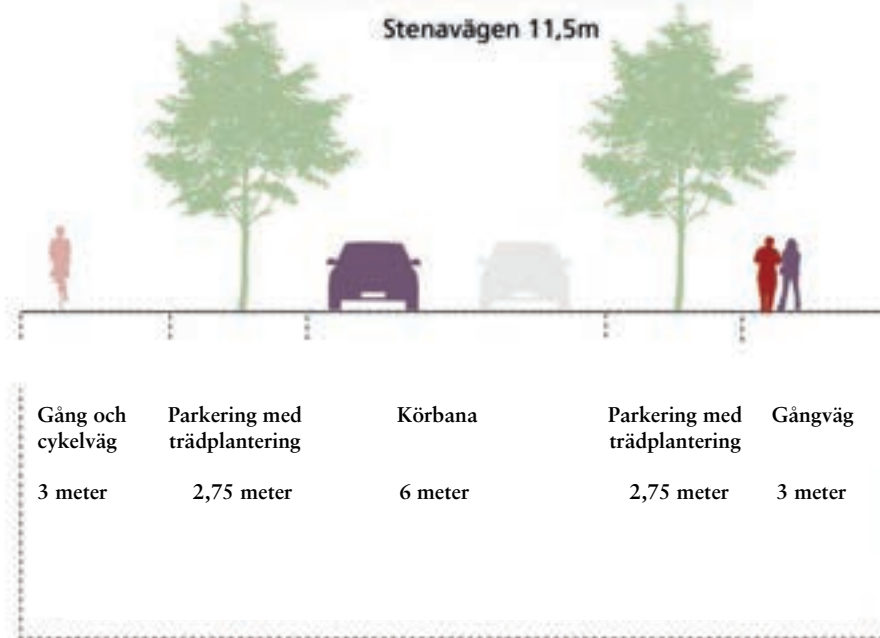
Allévägen 14,5m



Stenavägen 11,5m

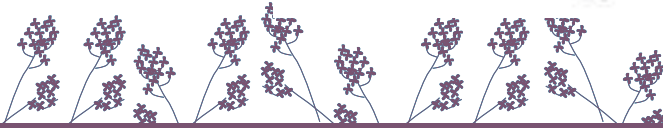


Betonggatan 14,5m



Armeringsgatan 17,5

Figur 11. Preliminära typsektioner för hur gatorna inom planområdet kan utformas.





- Högerregel rekommenderas i korsningar inne i området
- Hastighetsdämpande åtgärder vid planerade möten mellan oskyddade trafikanter och motorfordon
- Upphöjda infarter in från Ynglingavägen
- Inga backande fordonsrörelser vid skolor, lekplatser och rekreationsytor
- Ingen hämtning och lämning på gata
- Sikttrianglar bör säkerställas i gatukorsningar och vid korsningar med friliggande gång- och cykelväg
- Liten maskvidd (maskvidd innebär gång- och cykelnätets omfång) för gående och cyklande.
- Gång och cykelbana i storkvarteret i söder behöver säkerställas
- Tillräcklig bredd på gång- och cykelbanor

#### Utformning av stråk för gång- och cykel

Längs med de större gatorna Armeringsgatan, Allévägen, Prefabgatan, Betonggatan och Stenavägen föreslås separata gång- och cykelvägar. Se figur 9 och 11. I övrigt sker gång- och cykeltrafik i blandtrafik. För gatuhörn där gång- och cykelvägar möts, ska hörnavskärningar utformas för att förbättra sikten och öka trafiksäkerheten. Längs med Ynglingavägen, Armeringsgatan, Allévägen, Betonggatan och Stenavägen föreslås trädplanteringar.

#### Korsningar mot statliga vägar

I samråd med Trafikverket och Skånetrafiken har trafikutredningar inför granskningskedet tagits fram för att utreda planområdets påverkan på statliga vägar, korsningspunkt Ynglingavägen/Lommavägen (punkt 1) samt korsningspunkt Lommavägen/G:a Lundavägen (punkt 2). Sistnämnd trafik-korsning ligger utanför

planområdet.

Enligt den första utredningen (*Västerstad trafik- och bullerutredning, Sweco 2020-12-16*) så är trafikåtgärder nödvändiga i båda korsningspunkterna beräknat på prognostiserade trafikflöden.

Enligt följdutredning av Tyréns; (*Trafikutredning av korsningsåtgärder i samband av utbyggnad av Västerstad, Hjärup Slutrapport 2021-07-09*) så är en cirkulationsplats den mest lämpliga åtgärden för korsning 1. Planområdet utökas därmed i granskningskedet för att möjliggöra trafikåtgärd i korsning 1. Trafikverket är huvudman för korsningspunkt 1 enligt plankartan.

För korsning 2 är den lämpligaste åtgärden en signalreglerad korsning med kollektivtrafikprioritering. Utbyggnad av denna åtgärd kommer att behandlas i en separat detaljplan om behov föreligger. Se figur 12.

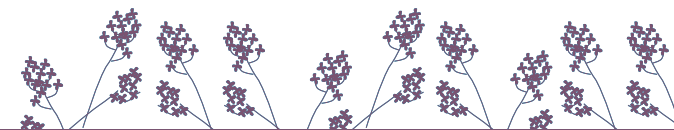
#### Parkering, utfarter och varumottagning

Antalet parkeringsplatser för bilar regleras av Staffans- torps kommuns parkeringspolicy och parkeringsnorm. Parkeringsnormen ska följas vid bygglovsprövningen. Boendeparkering ska lösas på kvartersmark. Se figur 13 för parkeringsprincip.

Gästparkering för flerbostadshusen och inom storkvarteren ska erbjudas på kvartersmark. I övrigt finns det möjlighet att anlägga gästparkering längs med Armeringsgatan, Stenavägen och Allévägen.

Utfartsförbud i detaljplanen reglerar så att direktutfart från kvartersmark ej är möjligt till allmän platsmark. Inom det så kallade "storkvarteret" i detaljplanens västra del, regleras förbudet dels genom gräns med utfartsförbud och dels genom bestämmelse för att direktutfart för trafik (gäller ej gång och cykeltrafik) från byggnad (mot allmän plats) ej tillåts. Utfart till allmän plats för fordonstrafik ska ske via en samlad parkeringsanläggning eller via en uppsamlade gata på kvartersmark.

Besöksparkering för förskola, skola och andra större verksamheter som till exempel en dagligvaruhandel ska ske på kvartersmark. All personalparkering ska lösas på kvartersmark. Mindre del av besöksparkeringen till butiker och verksamheter som exempelvis frisör och blomsterbutik, kan lösas på allmän plats med långsgående parkeringar. Varumottagning för dagligvaruhandel ska ske på kvartersmark.





Korsningspunkt 1



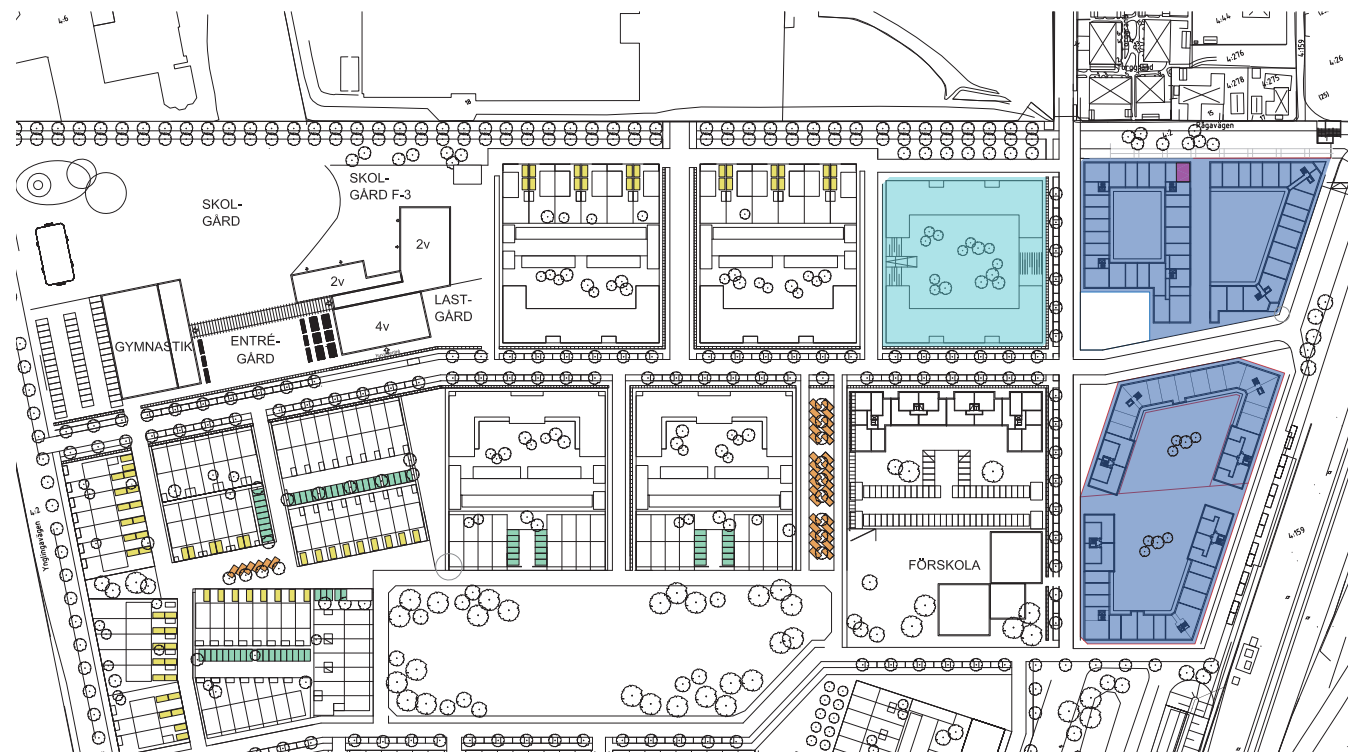
Korsningspunkt 2



Figur 12. Trafikåtgärder som en konsekvens av föreslagen exploatering för Hjärup Västerstad. I korsningspunkt 1 (Ynglingavägen-Lommavägen) föreslås en cirkulationsplats och i korsningspunkt 2 (G:a Lundavägen-Lommavägen utanför planområdet) föreslås en signalreglerad korsning enligt Tyrens rapport 210709.



Figur 13. Parkeringsprincip för planområdet, ej gästparkering. Skiss Arkitektlaget.



- ÖVERBYGGT GARAGE i 1-2 PLAN
- UNDERJORDISKT GARAGE i 1 PLAN
- ENKILD MARKPARKERING INKLUSIVE TILLFÄLLIG BESÖKSPARKERING
- GEMENSAM MARKPARKERING
- DELAD MARKPARKERING



## Teknisk försörjning

### VA

Planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Spillvattenledningar är lagda i spårområdet i direkt anslutning till planområdet. Ledningarna ska kopplas till planområdet i samband med detaljplanens genomförande. Ledningarna har erforderlig spillvattenkapacitet.

I Hjärup med omnejd leds avloppsvattnet till Sjölunda avloppsreningsverk via ABMA-ledningen, som kommunen äger tillsammans med Burlöv och Lomma. I dagsläget finns det kapacitetsbegränsning i ledningsnätet, vilket medför bräddningar vid kraftiga regn. Detta är ett problem för Alnarpsån, som då får ta emot obehandlat spillvatten med höga halter kväve och fosfor. Det arbetas med att öka kapaciteten både genom att öka rördimensionerna och en fördubbling av pumpkapaciteten.

### Va-ledning i anslutning till centrumkvarter

Ett u-område för allmännyttiga underjordiska ledningar regleras för del av det södra centrumkvarteret enligt plankartan. Syftet med u-området är att säkra säkerhetsavståndet till placering av en projekterad vattenledning som ska gå i gatan. Schaktning alternativt spontning för att säkerställa ledningen i samband med källarbyggnation av centrumkvarteret ska ske på egen fastighet.

### Dagvatten

Planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattnet som alstras inom planområdet kommer att släppas till diktningföretaget *Vinstorp - Lomma av år 1943*. Avrinningen till detta är juridiskt reglerad i diktningföretaget och uppgår till 1,3 liter/sekund per hektar (för de 20 hektar som naturligt leds till diktningföretaget). För att

klara de begränsningar för dagvattnet som regleras av diktningföretaget kommer dagvattnet att fördröjas i utjämningsmagasin längs med spårområdet och Lom-mavägen. Se figur 14.

Planrådets dagvattensystem dimensioneras utan lokala fördröjningsåtgärder. Istället leds dagvattnet i ledningar till utjämningsmagasin.

### Avfall

Staffanstorps kommun ansvarar för avfallshämtningen inom området. Kommunens avfallsföreskrifter ska följas vid utformning av området. Hushållsavfall ska hämtas vid respektive bostadsfastighet, förutsatt att avfall kan hämtas trafiksäkert och nås från gata som utformats med erforderliga mått. I annat fall får avfallshämtningen lösas med ett för flera bostäder gemensamt miljöhus. Det finns möjlighet att anlägga en återvinningsstation längs med södra delen av Ynglingavägen.

### Geoenergianläggning

För området planeras uppvärmning med geoenergi. Geoenergianläggningen skall försörja kommande bostäder, skolor och centrumverksamhet med värme. Även möjlighet till leverans av fjärrkyla medges. Anläggningen består av energibrunnar som placeras inom kvartersmark. Förlagda kollektorslangar försörjer två stycken teknikcentraler som inom detaljplanen regleras med användning E - teknisk anläggning. Teknikcentralerna är cirka 150 kvadratmeter stora och kommer antingen att placeras friliggande eller integreras i övrig bebyggelse. Anläggningarna ska utföras med ytterväggar (inklusive fönster och dörrar) och tak i lägst brandteknisk klass EI 60.

Verksamheten bedöms som ej bulleralstrande och någon brand- eller explosionsrisk föreligger ej. Kommunen bedömer att det inte krävs säkerhetsavstånd till byggnaderna.



Figur 14. Principerna för avledningen av dagvatten från hela planprogramområdet.

### Elförsörjning

Huvudman för elnätet i området är Krafttringen Nät AB. Nätstationer förläggs i norra delen av planområdet och i dagvattenparken. Till nätstationerna ska ett byggnadsfritt avstånd om minst fem meter finnas till platser för stadigvarande vistelse, vilket regleras i bygglovsskedet.

### Kraftledning

En kraftledning tillhörande Svenska Kraftnät löper genom planområdet. Kraftledningen planeras att flyttas under 2022-2023. Plankartan har säkrats upp med bestämmelse som säkerställer att det inte finns några risker för människors hälsa. Se mer under rubrik *Konsekvenser*.

### Markmiljö

I skolkvarteret återstår marksanering och därmed finns en bestämmelse om att bygglov inte får ges förrän marksanering har kommit till stånd. Mer om markmiljön finns under *Konsekvenser*.

# Konsekvenser av planförslaget

## Undersökning av miljöpåverkan

För detaljplaner ska kommunen undersöka om planens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan och en strategisk miljöbedömning ska därför göras enligt 6 kap 11 § miljöbalken. Denna undersökning ska göras med hjälp av de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen.

Kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av till exempel överskridande av miljökvalitetsnormer, kulturarvet eller påverkan på skyddad natur.

Staffanstorps kommun bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och grundar sig på följande:

- Planförslaget överensstämmer med kommunens nya översiktsplan *Översiktsplan 2020-2040*, som antogs under mars 2022 och fick laga kraft under april 2022.
- Planförslaget överensstämmer med de huvudsakliga intentionerna i framtagna planprogram för området.
- Planförslaget ökar möjligheterna för fler att bo i ett kollektivtrafiknära läge och bidrar därmed till att skapa ett hållbarare samhälle.
- Inga riksintressen berörs av planförslaget.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten bedöms inte överskridas.

Enligt ovan bedömer kommunen att ett genomförande av detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3 § miljöbalken och 4 kap 34 § plan- och bygglagen och en strategisk miljöbedömning har inte upprättats.

En separat miljökonsekvensbeskrivning (daterad 2015-12-02) har upprättats i samband med framtagandet av planprogrammet för Västerstad. Syftet är att ge en övergripande belysning av miljöfrågorna som stöd för kommande detaljplaner. Nedan redovisas en samlad bedömning av miljökonsekvenserna:

*Utbyggnaden av bostäder och blandstadsbebyggelse i det stationsnära läget överensstämmer helt med målsättningarna i den kommunala och regionala planeringen. Utnyttjandet av det goda kommunikationsläget stödjer kollektivtrafiken, bidrar till en hållbar samhällsutveckling och stödjer därmed stambanan som riksintresse för kommunikation. Området belastas av bullerstörningar från järnvägstrafiken och trafiken på de omgivande större vägarna. Planerade skyddsåtgärder ska genomföras så att gällande bullerriktvärden innehålls.*

*Trafiken med farligt gods på järnvägen innebär risker för närmiljön. Sänkning av järnvägen ska tillsammans med planerade riskreducerande åtgärder inom området innebära att acceptabla riks nivåer innehålls.*

## Hälsa och säkerhet

### Risk farligt gods

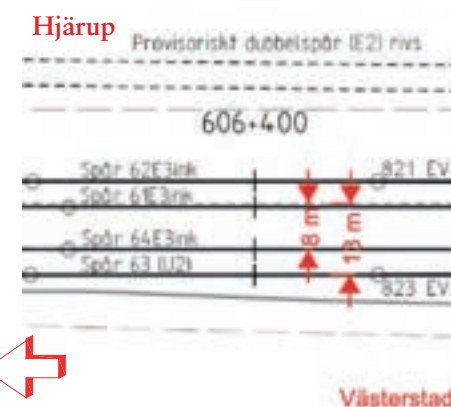
Enligt rapport *Riskutredning avseende olyckor vid transport av farligt gods*, 2020-11-12, Briab, är sträckan Lund-Malmö högt trafikerad av både resande- och godståg.

Trafiken med farligt gods på järnvägen föranleder riskreducerande åtgärder inom riskhanteringsavståndet 150 meter från spår 63 (spåret närmast bebyggelse på Västerstad, se figur 15) till närmaste planerad bebyg-

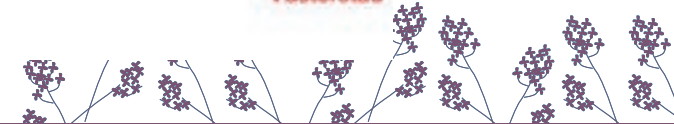
gelse inom planområdet. Se vidare figur 16. Byggnader inom riskhanteringsavståndet ska utföras enligt nedan för att begränsa skadorna vid en olycka med farligt gods. Utförandet säkras upp med planbestämmelser enligt plankartan.

- Ventilationssystemet i byggnader med stadigvarande vistelse utförs med mekanisk från- och tilluft.
- Byggnader med stadigvarande vistelse utformas med evakueringsmöjlighet i nordvästlig riktning bort från Södra stambanan.
- Byggnader uppförs på tillräckligt långt avstånd om minst 15 meter från stödmur för att skyddas mot brandspridning utan särskilda åtgärder. (Se vidare figur 16).

Verksamheter som bedöms som särskilt känsliga för olyckor (exempelvis vård eller skola) har i enlighet med rekommendation från riskutredningen placerats minst 80 meter från farligt godsled (spår 64) på Södra stambanan. De yttre spåren, spår 62 och 63, ska trafi-



Figur 15. Utdrag från riskutredningen. Bilden visar placering av provisoriska spår (fram till september 2022) samt spårnummer på framtida permanenta 4 spår genom Hjärup.



keras med lokaltåg (Pågatåg) och de inre spåren, spår 61 och 64, med övrig trafik (inklusive gods).

### Avstånd bebyggelse och närmaste järnvägsspår

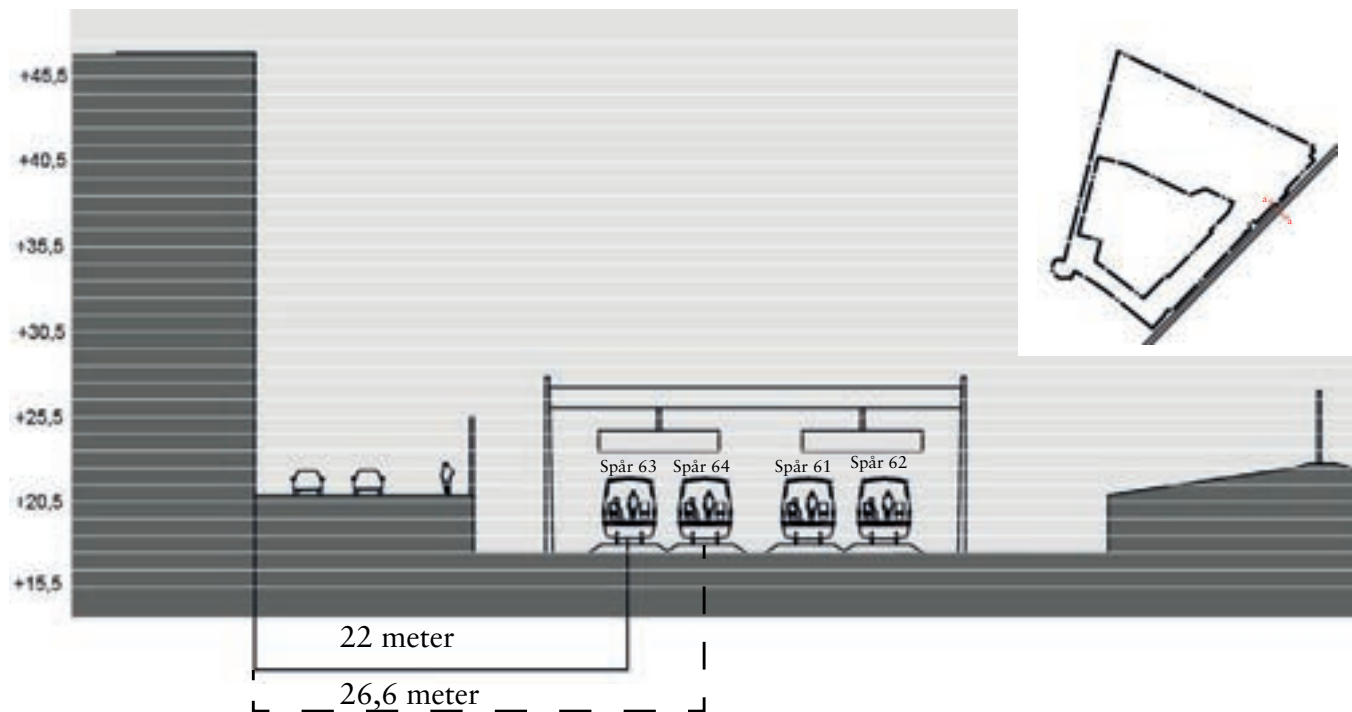
I riskutredning inför detaljplanens granskning (Riskutredning avseende olyckor vid transport av farligt gods, Briab, 2020-11-12) anges att bebyggelse inom 15 meter från stödmurens kant ska utföras med skydd mot brandspridning. Vidare anges att skyddsavståndet mellan spårmitt (spår 64) och bebyggelse ska vara minst 20 meter för att individrisken för känslig verksamhet ska vara acceptabelt låg.

Enligt kompletterande PM för risk (Bemötande av synpunkter avseende risk (farligt gods). Kompletterande PM 2022-01-20) så bör planhandlingarna redovisa avståndet mellan bebyggelse och stödmurskant samt mellan bebyggelse och spår 64.

Enligt nya beräkningar, se figur 16, kommer den närmaste byggrätten att regleras 22 meter från det västligaste spåret (beräknat från spårmitt på spår 63). Avståndet från byggrätt till spår som ska köra farligt gods (spår 64) är 26,6 meter. Kommunen bedömer därmed att det avståndet om 20 meter (det förordade avståndet för att en risk ska accepteras som låg) är tillgodosett.

### Omformulering av planbestämmelse f8

Planbestämmelse f<sub>8</sub> omformuleras inför detaljplanens antagande gällande reglering av friskluftsintag för bebyggelse exponerad mot Södra Stambanan. Den omformulerade bestämmelsen lyder: *Friskluftsintag ska placeras bortvänt från spårområdet alternativt placeras på byggnadens tak.* Bestämmelsen innebär att friskluftsintag direkt vända mot öster ej tillåts. Placering mot väster godtas. Placering mot nordost respektive sydost bör generellt tillåtas förutsatt att övriga



Figur 16. Sektion A-A. Enligt detaljplanen är det minsta möjliga avstånd mellan bebyggelse och spårmitt (spår 63), 22 meter. Avstånd mellan bebyggelse och spår avsett för farligt gods (spår 64), är 26,6 meter.

krav enligt bestämmelsen uppfylls. Bedömning får göras i enskilt fall under bygglovsprocessen.

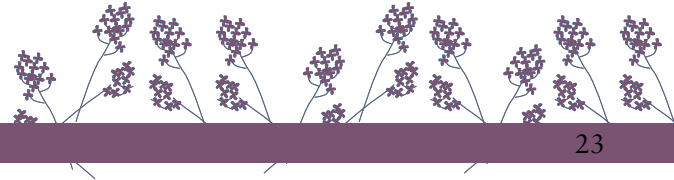
### Kommunens ställningstagande angående risk farligt gods

Kommunens ställningstagande är att risknivån för planområdet är acceptabel med hänvisning till ombyggnaden av Södra stambanan samt genomförande av planbestämmelser för att hantera riskfaktorer.

### Riktlinjer buller från väg och spårtrafik för bostad

Enligt trafikbullerförordningen som trädde i kraft den 1 juni 2015 gäller följande riktvärden för trafikbuller (väg och spårtrafik) vid bostad enligt figur 17. Riktlin-

jerna gäller för detaljplaner påbörjade efter 1 januari 2015. 2017 beslutade regeringen om en höjning av riktvärdena i ovan nämnda förordning. Utomhusvärden regleras vid detaljplaneläggning. Inomhusvärden regleras av Boverkets byggregler i samband med bygglovsprocessen.



### Buller inom planområdet gällande bostad

Inför granskningen av detaljplanen har aktuella bullerutredningar sammanställts i ett övergripande PM som består av fyra separata bullerutredningar (*PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - 4 delutredningar*). Enligt delutredning 1 och 2 är stora delar av planområdet utsatt för buller från Södra stambanan, Ynglingavägen, Armeringsgatan, Allévägen och Najaregatan, se figur 19-20. Utredningen konstaterar att gällande riktvärden för buller från trafik klaras för bostäder och skola med följande planbestämmelser:

- Om ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrider gällande bullerriktlinjer, så ska varje bostad utformas så att minst hälften av rummen är vända mot fasadsida som klarar gällande riktlinjer för buller
- Bostäderna ska ha tillgång till uteplats där gällande riktvärden för buller klaras.
- Enkelsidiga bostäder upp till 35 m<sup>2</sup> får uppföras förutsatt att de klarar gällande bullerriktlinjer för bostäder upp till 35 m<sup>2</sup> (se figur 17 för decibelgrad för lägenheter upp till 35 m<sup>2</sup>).
- Skolgårdsytor avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet får ej överskrida gällande bullerriktvärden för skolgård och förskolor.

För fasader som klarar riktvärden för buller möjliggörs lägenheter utan de krav som ställs vid överstigande enligt figur 17. Även enkelsidiga lägenheter över 35 kvm får då uppföras.

### Riktlinjer buller från väg och spårtrafik för skola

Särskild hänsyn tas till ljudmiljön på förskolans utomhusytor. I september 2017 publicerade Naturvårdsverket ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik” (NV-01534-17). Riktvärden gällande för skolgårds, se figur 18.

### Buller inom planområdet gällande förskola

Enligt *PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 2*, (se figur 19) så klaras bullerkraven för förskolan (skola för östra tomten enligt föreslagen gestaltning) under förutsättning att ytor för vila, lek och pedagogik förläggs centralt på tomten och övriga ytor (parkering, angöring med mera) förläggs i den södra delen av tomten. Om skolgårdens yta för lek, vila och pedagogisk verksamhet behöver utökas, så måste bullerskyddsåtgärder i form av bul-

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus (Boverkets byggregler, BBR)
  - 45 dBA maxnivå inomhus nattetid (Boverkets byggregler, BBR))
  - 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad.
- Om 60 dBA överskrids bör:

1. Minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ej överskrids vid fasad, och
  2. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå ej överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad.
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om maximal ljudnivå 70 dBA ändå överskrids bör nivån ej överskridas mer än med 10 dB fem gånger per timme mellan 06.00 och 22.00

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Figur 17. Gällande trafikbullerförordning för väg och spårtrafik gällande bostad. Förordningen om trafikbuller vid bostäder: SFS 2015:216 t.o.m. SFS 2017:359

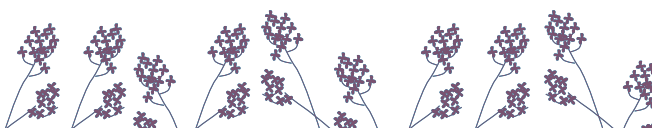
lerplank tillämpas. Alternativt kan byggnader placeras i den södra delen för att dämpa buller från de södra och västra vägarna.

### Buller vid skoltomt i nordväst korsningen Ynglingavägen/Armeringsgatan

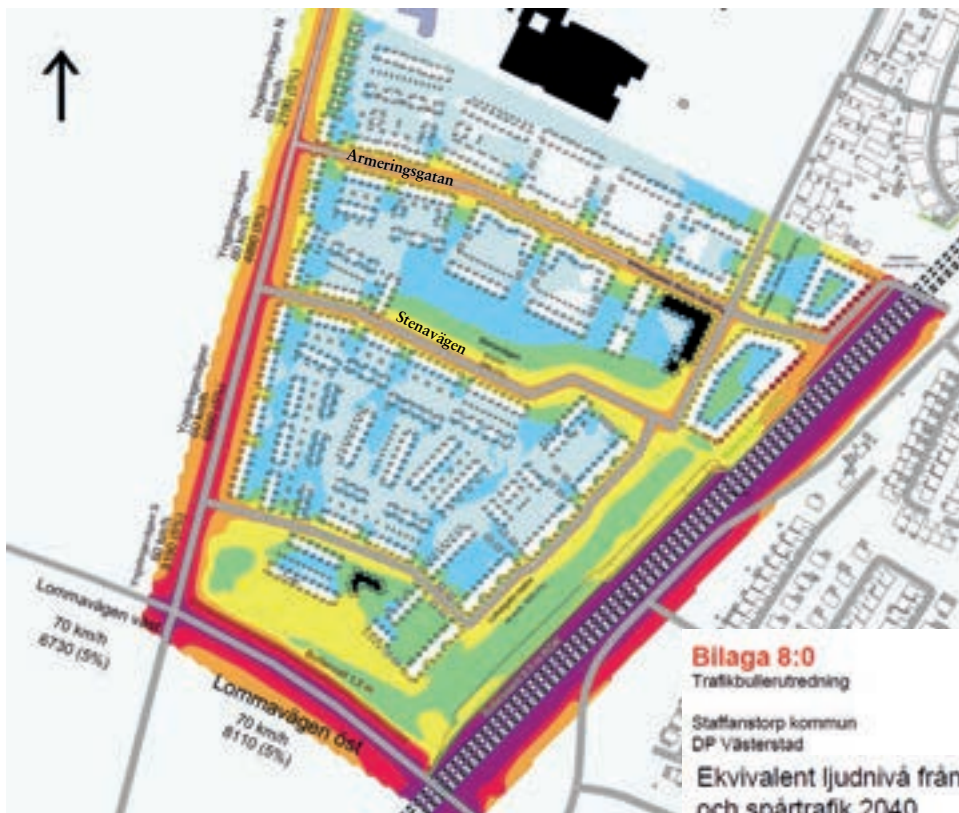
Enligt *PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 3* så klaras riktvärden för buller för skoltomten i planområdets nordvästra hörn enligt tidig föreslagen illustration. Skolgårdsyta för lek, vila och pedagogisk verksamhet kan exempelvis anläggas centralt på fastigheten där riktvärden för buller innehålls (se de gröna och blåa ytorna på figur 20. Inom de ytor där riktvärden överskrids kan parkering, in- och utlastningsytor eller byggnader placeras (gula och orange ytor). En exakt utformning av kvarteret för att uppnå bullerdämpande åtgärder kommer att avgöras i bygglovsskedet.

- 50 dBA ekvivalentnivå för de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.
- 70 dBA maximalnivå för de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet
- 55 dBA ekvivalentnivå för övriga vistelseytor inom skolgården
- 70 dBA maximalnivå för övriga vistelseytor inom skolgården (Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07-18))

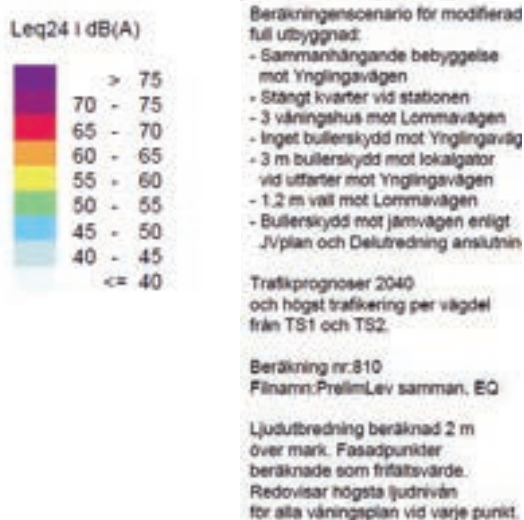
Figur 18. Gällande bullerförordning för väg och spårtrafik gällande skola. Naturvårdsverket – NV-01534-17 – Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik. September 2017.

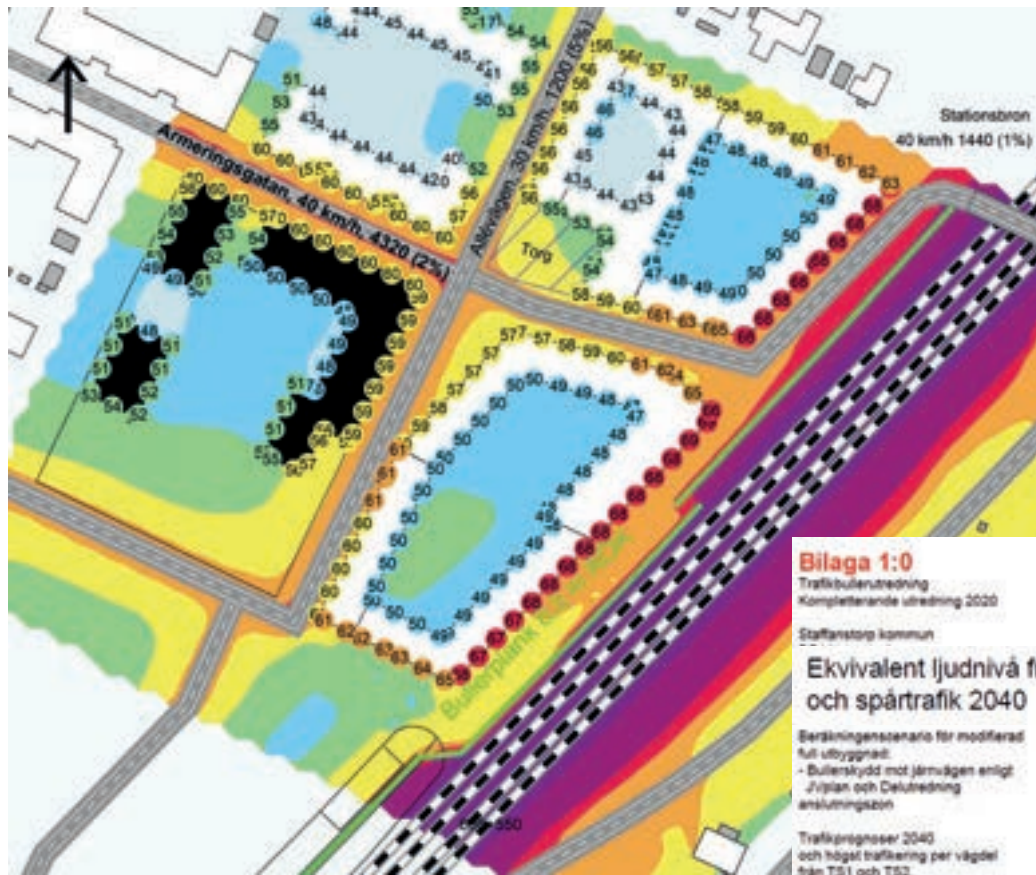






Figur 19. Utdrag från ”(PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 1”





**Bilaga 1:0**  
 Trafikbullerutredning  
 Kompletterande utredning 2020  
 Staffanstorps kommun  
 Ekvivalent ljudnivå från väg-  
 och spårtrafik 2040

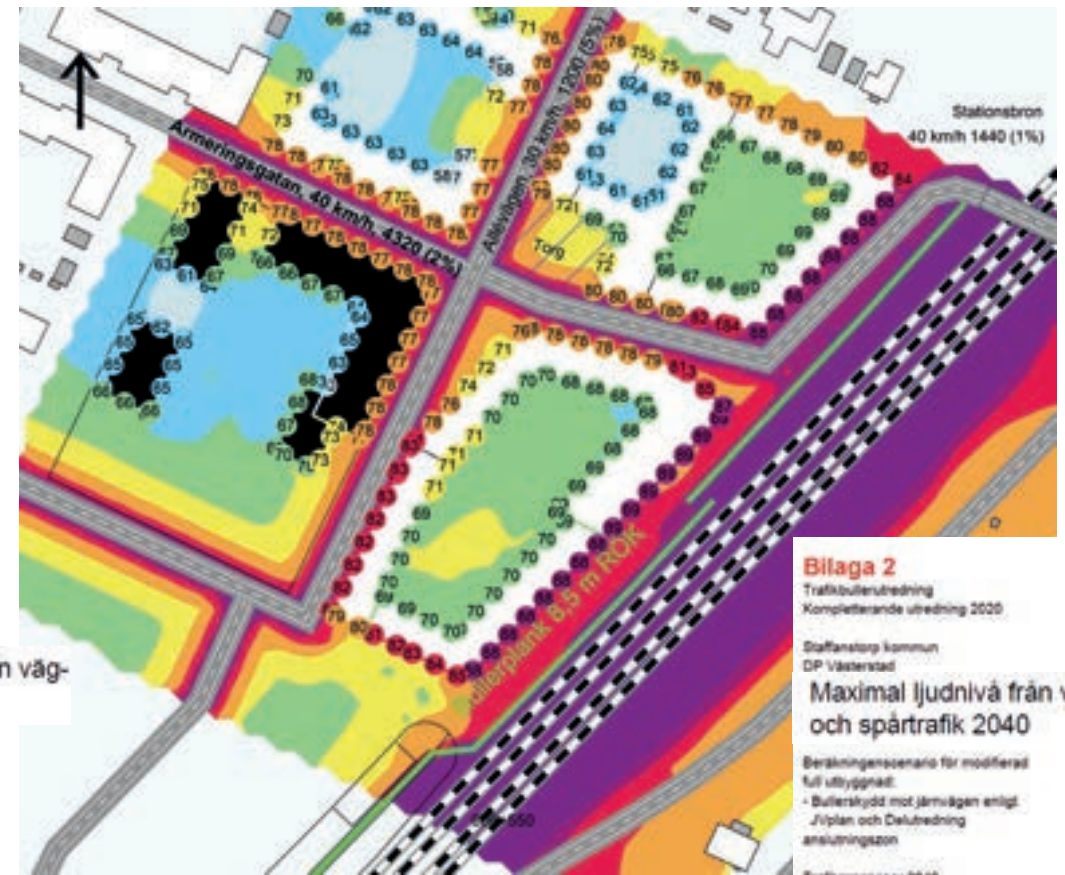
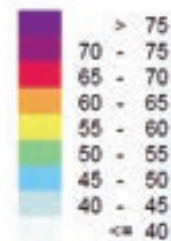
Beräkningsscenario för modifierad  
 full utbyggnad:  
 - Bullerskydd mot järnvägen enligt  
 J/plan och Delutredning  
 anslutningszonen

Trafikprognoser 2040  
 och högst trafikering per vägdal  
 från TS1 och TS2.

Beräkning nr:818  
 Filnamn:Komp\_Utr2020\_Leq

Ljudutbredning beräknad 1,5 m  
 över mark. Fasadpunkter  
 beräknade som infästvärde.  
 Redovisar högsta ljudnivån  
 för alla våningplan vid varje punkt.

Leq24 i dB(A)



**Bilaga 2**  
 Trafikbullerutredning  
 Kompletterande utredning 2020  
 Staffanstorps kommun  
 DP Västerstad  
 Maximal ljudnivå från väg-  
 och spårtrafik 2040

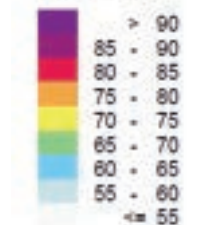
Beräkningsscenario för modifierad  
 full utbyggnad:  
 - Bullerskydd mot järnvägen enligt  
 J/plan och Delutredning  
 anslutningszonen

Trafikprognoser 2040  
 och högst trafikering per vägdal  
 från TS1 och TS2.

Beräkning nr:0  
 Filnamn:Komp\_Utr2020\_Lmax

Ljudutbredning beräknad 1,5 m  
 över mark. Fasadpunkter  
 beräknade som infästvärde.  
 Redovisar högsta ljudnivån  
 för alla våningplan vid varje punkt.

Leq24 i dB(A)



Figur 20. Utdrag ur "(PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 2". Denna bullerutredning kompletterar den som visas på föregående sida och utreder bullersituationen för planområdets östra del. Ljudspridningskartorna visar tydligt att 60 dBA ej överskrids inne på gårdarna. Förutsatt att lägenheter exempelvis utförs genomgående så klarar bebyggelsen gällande riktlinjer för buller.

### Buller vid bostäder vid korsningspunkter Ynglingavägen/Armeringsgatan, Ynglingavägen/Stenvägen och Stenvägen/Gjutaregatan

Enligt PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 1 så klaras riktvärdet för buller för bostäder mot Ynglingavägen förutsatt att hälften av bostadsrummen förläggs mot tyst sida, Undantaget enligt utredningen är de tre rubricerade korsningspunkterna.

Utredning 4 beskriver hur en utbyggnad av dessa tre korsningspunkterna måste genomföras för att klara riktvärde för buller. Enligt utredning 4 klarar fastigheterna riktvärde för buller med en utbyggnad förutsatt att minst hälften av bostadsrummen inom utbyggnaden är vända mot en sida som inte överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Alternativt utformas utbyggnaden enbart som ett rum, men då ska fönster placeras på fasad som inte är vänd mot närmaste väg.

### Bullerskydd inom parkområdet mot järnvägen

PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 1 har även kartlagt behovet av bullerskyddsåtgärder med anledning av kommande bostadsbebyggelse inom etapp 2 enligt planprogrammet, se figur 2. Bullerskyddsåtgärder ska anordnas inom parkområdet i detaljplanens östra del mot Södra stambanan och i parkområdets södra del mot Lommavägen. Med vidtagna åtgärder så kommer bulleriktvärdena inte att överskridas.

Inom parkområdet mot järnvägen i öster ska en vall och bullerskyddskärm anordnas i direkt i anslutning till järnvägen. Skärmens höjd har beräknats till cirka 8,5 meter över r.ö.k (räls över kant). Längre söderut ska skyddsåtgärden utformas som en bullervall kompletterad med en cirka 2 meter högt plank på krönet. Skärmens totala höjd har även här beräknats till cirka 8,5 meter över r.ö.k förutsatt att bostadsbebyggelsen blir belägen cirka 70 meter från

närmaste spårmitt. Marken öster om bullerskyddskärmen respektive vällen planläggs som T (Järnväg).

### Bullerskydd mot Lommavägen

Mot Lommavägen ska en 1,2 meter hög bullerskyddsmur uppföras inom parkområdet för att skydda kommande bebyggelse för buller från Lommavägen. Det nu aktuella förslaget innebär en anpassning till Trafikverkets vägplan så att gång- och cykelvägen förläggs närmast körbanan.

### Trafikflöden och påverkan på omgivande statligt vägnät

Enligt trafikutredning, Västerstad trafik- och bullerutredning, Sweco 2020-12-16 har prognosticerande trafikflöden som planområdet genererar beräknats och trafikens påverkan på statliga anslutningsvägar har uppskattats. Korsningspunkterna som utredningen har analyserat är Ynglingavägen/Lommavägen och Lommavägen/G:a Lundavägen. Syftet med utredningen har varit att utreda om nuvarande kapacitet i korsningspunkterna är tillräcklig eller om ombyggnad krävs.

Trafikutredningen utgår från två scenarior, antingen att en väg-koppling från Hjärup väster till väg 108 enligt upprättad ÅVS (Åtgärdsvalsstudie från 2013) genomförs, alternativt att en koppling till väg 108 inte blir av inom överskådlig tid.

Enligt utredningen så är prognosticerade trafikflödet från Västerstad etapp 1 så pass stora så att nuvarande utformning vid korsningspunkterna inte är tillräcklig. Detta gäller oavsett alternativ, det vill säga både med eller utan koppling till väg 108. Påverkan på korsningspunkterna blir mindre om en koppling till väg 108 byggs ut men blir trots det noterbar.

Rekommendation enligt rapporten är att trafikåtgärder för att hantera det ökade trafikflödet sker i korsningen Ynglingavägen/Lommavägen respektive



Figur 21. Utdrag från ”(PM Bullerutredning Västerstad, Sweco 2020-12-16 - delutredning 3”. Buller vid skoltom i nordväst.

Lommavägen/Gamla Lundavägen. Resultaten av rapporten har beaktats i planprocessen, se figur 12.

### Stenvägen

Som en konsekvens av detaljplanens genomförande kommer Stenvägens nuvarande sträckning att läggas om, se figur 4.

### Barnkonventionen

FN:s barnkonvention har blivit svensk lag och gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling. Barn och unga kommer att beröras av det aktuella planförslagets genomförande.

Inom ramen för detta planarbete har ett barnperspektiv tillämpats. Det aktuella planförslaget syftar till detta genom att tillgodose olika typer av bostäder, förskola och skola. Vad gäller skola så reglerar detaljplanen erforderliga ytor för att säkerställa att friytor till skolorna kommer att kunna anordnas. Detaljpla-



nens genomförande innebär även att det skapas ny parkmark som är en viktig del i barns vardag och stimulerar till rörelse och möten.

Alla bostäder är placerade nära en park eller annan grön miljö, vilket gör det lätt för barnen att komma ut och leka. Parkerna i området ska utformas så att de erbjuder en variation avseende användning och karaktär och lekmöjligheter för alla åldrar. Stadsdelen har utformats så att trafiksäkra gång och cykelvägar inom plaområdet och till viktiga målpunkter, både inom och utanför planområdet, möjliggörs för oskyddade trafikanter.

### Miljö kvalitetsnormer

En miljö kvalitetsnorm är ett styrmedel som syftar till att förebygga eller åtgärda ett miljöproblem. För detaljplanen är miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten relevanta.

#### *Miljö kvalitetsnormer luft*

Miljö kvalitetsnormerna 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 gatuum med högre bebyggelse och dålig genomluftning. Utbyggnaden av Västra Hjärup innebär, trots kollektivtrafikförsörjning och attraktiva gång- och cykelvägar, en ökning av biltrafiken. Trafikökningen bedöms dock som relativt liten och det föreligger ingen risk att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids inom området.

#### *Miljö kvalitetsnormer vatten*

Syftet med miljö kvalitetsnormerna för vatten är att förbättra kvaliteten i yt- och grundvattenförekomster. Utbyggnadsområdet kommer att anslutas till kommunalt vatten och kommer därmed inte att belasta

grundvattenförekomsterna. Då marken består av lera är risken för spridning av föroreningar till grundvattnet liten. Planområdet ligger inom avrinningsområdet till recipienten Høje å, vilken bedöms ha god kemisk status, dess ekologiska status bedöms dock som dålig. Genom att anlägga utjämningsmagasin inom planområdet, med syfte att fördröja dagvattnet, kommer påverkan på Høje å att bli marginell. Utbyggnaden påverkar ej Høje ås ekologiska eller kemiska status. Detaljplanen bedöms sammantaget inte försämra möjligheterna till att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Høje å.

### Fördröjning av dagvatten

Allt dagvatten från Västerstad fördröjs i en serie utjämningsmagasin innan det släpps vidare till ledningen för Dikningsföretaget Vinstorp-Lomma år 1943. Enligt överenskommelse med dikningsföretaget så kommer flödet från planområdet till dikningsföretaget regleras till 26 liter/sekund.

En av dammarna kommer ha permanent vattenspegel och resterande utformas som torrdammar. Utjämningsmagasin är utformade enligt de rekommendationer och föreskrifter som branschorganisationen Svenskt vatten anger för att uppnå god kvalitet på dagvattnet. Va-systemet är dimensionerat efter ett 20-årsregn. Exploateringsområdet utformas för att ta hand om ett 100-årsregn vilket innebär att sådana skyfall inte kommer att påverka områden utanför planområdet.

Enligt Svenskt vattens rekommendationer är utjämningsmagasin och översilningsytor ett effektivt sätt för att sedimentera, fastlägga och ta upp föroreningar från dagvatten. Va-systemet är dimensionerat efter ett 20-årsregn. Exploateringsområdet utformas för att ta hand om ett 100-årsregn vilket innebär att sådana skyfall inte kommer att påverka områden utanför planområdet.

Dammen med permanent vattenspegel har också anlagts med djupare delar för att tillåta sedimentation av partikelbundna föroreningar. Träd och växter planteras i utjämningsmagasin som har bevisat god förmåga till näringsupptag. Alla utjämningsmagasin är seriekopplade (med anslutning i mitten och slutet av det lokala magasinssystemet) så uppehållstiden för vattnet är tämligen lång vilket också är positivt ur reningssynpunkt.

Utbyggnaden av detaljplanen påverkar ej grundvattnets kvantitativa och kemiska status.

### Fördröjning av dagvatten från Södra Stambanan och Lommavägen

Trafikverkets utsläpp av dagvatten från de statliga anläggningarna ingår i den av exploatören under tecknade överenskommelsen med dikningsföretaget. Kommunen bedömer att planerade dagvattenvolymer inom allmän platsmark är tillräckliga för att ta emot vatten från de statliga anläggningarna (Järnväg och Lommavägen).

### Markradon

All mark i kommunen betecknas som normalriskområde (10-40 kBq/m<sup>3</sup>). Exploatören ska vid byggnäm lan redovisa radonmätningar för området. Byggnader ska sedan uppföras med erforderligt skydd. Grundkonstruktionen skall utföras radonskyddande motsvarande kraven på normal radonmark. Tätningar skall göras runt rörgenomföringar.

### Skuggutredning

Enligt upprättad skuggutredning så kommer föreslagna bebyggelse i norra delen av planområdet att skugga befintlig bebyggelse längs med Pågavägen i Hjärup enligt figur 22.

### Hantering av dagvatten och skyfall

En skyfallsutredning *Skyfallsanalys, Västerstad, slutrapport 2020-09-29* har upprättats av Tyréns. Höjdsätt-

ningen, enligt förprojektering på illustrationskartan och figur 23, är gjord för att klara 100-års regn med klimatfaktor. Höjdsättningen i rapporten är utförd så att planområdet kan ta hand om överflödigt vatten samt så att situationen för angränsande bostadsområden inte förvärras. Utjämningsvolymen för projekterade utjämningsmagasin är cirka 10 400 m<sup>3</sup>. Avrinningen från ett skyfall (100-årsregn) är beräknat att generera cirka 9 700 m<sup>3</sup>. Utjämningsmagasinen, inom detaljplanens PARK-områden, kommer att fördröja merparten av vattnet från området. Utjämningsmagasin kommer att anläggas inom *Sibiriska parken* och *Stickspårsparken*. Även *Traversparken* och diket längs med Ynglingavägen kommer omhändertata överflödigt dagvatten. Se utredning för fullständig redogörelse.

### Markföroreningar

*Kompletterande miljöteknisk markundersökning* (Sweco, 2017-03-03) visar en sammanställning av samtliga kända markföroreningar som framkommit i markmiljöundersökningarna.

Undersökningsresultaten visar att det förekommer föroreningar i jord över aktuella riktvärden i 11 av totalt 94 undersökningspunkter inom området. Föroreningarna är i princip enbart kopplade till fyllnadsmassorna. Området bedöms, med de sammanlagt fem undersökningar som utförts, vara tillräckligt undersökt för att beskriva föroreningssituationen.

Föroreningarna har delats in i sex områden efter närheten till andra undersökningspunkter, påvisade parametrar eller bedömt ursprung.

- Oljeförorening i naturliga jordlager vid punkt 1412. Föroreningen avgränsades horisontellt i samband med föreliggande undersökning.
- Tungmetaller i yttlig fyllnadsjord i södra området (punkt 16110 och 16112) där byggställningar förvarats.
- PAH (poly cykliska aromatiska kolväten) vid punkt 16106 och bly vid punkt 6 i ytliga jordlager på upp-

ställningsytan.

- PAH vid punkt 5, 1408 och 16121 söder om fabriksbyggnaden. Då det förekommer punkter med halter avseende PAH under riktvärdena för KM (känslig markanvändning) mellan dessa punkter bedöms påvisade föroreningar i punkterna inte utgöra ett sammanhängande område.
- Kobolt i punkt 16115 och 16120a under fabriksbyggnaden.
- Tungmetaller i ytliga jordlager vid punkt 1602.

Den troligaste källan till föroreningen vid 1412 är läckage eller spill från oljecisternen. Källan till de höga tungmetallhalterna i söder kan härröra från verksamheten och skrot som förvarats där. Platserna där PAH påvisats kan härröra från diffusa nedfall från tätortsmiljön eller asphalt. De höga halterna kobolt påvisades i ett kalkstenslager som utgör bärlager under betonggolvet. I provet där höga tungmetaller påvisats från punkt 1602 noterades ett rödfärgat skikt.

### Kommunens ställningstagande angående markföroreningar

Kommunens miljöavdelning har godkänt exploatörens slutrapport angående marksaneringar. Planområdet är därmed lämpligt för känslig markanvändning med undantag för ett område i nordvästra delen av planområdet. Denna mark tillhörde tidigare Lundgrens machinery. Den befintliga byggnaden med omkringliggande mark har använts för etablering vid projektets genomförande. Planbestämmelse säkerställer att bygglov inte får ges för känslig markanvändning för detta område förrän marksanering av påvisade föroreningar har kommit till stånd.

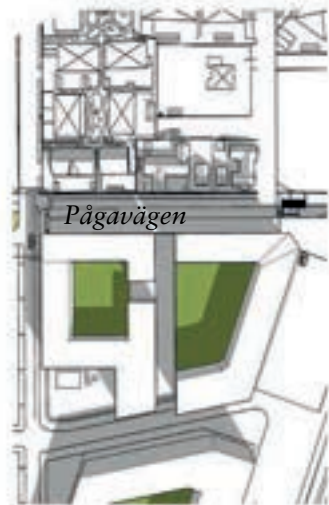
### Kraftledning

En kraftledning tillhörande Svenska kraftnät löper genom planområdets sydvästra hörn. Kraftledningen ska flyttas under sommaren 2023. Ny ledning är planerad till hösten 2023.

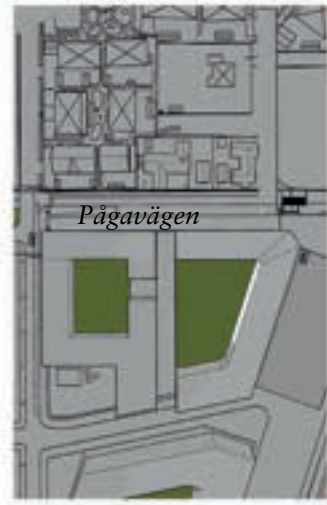
Den elektromagnetiska strålningen som kraftledningen genererar innebär att det inte är lämpligt med stadigvarande vistelse, exempelvis bostäder, inom ett visst avstånd från kraftledningen. Enligt svensk rättspraxis ska magnetfältens styrka ej överskrida 0,4 mikrotlesla på plats där människor stadigvarande vistas. Boverket har dock gjort bedömningen att magnetfältet av försiktighetsskäl ej heller bör överskrida 0,2 mikrotlesla vid nybyggnation. För kraftledningen innebär 0,2 mikrotlesla ett avstånd på 94 meter från kraftledningens mitt.

Plankartan reglerar genom en villkorad bestämmelse de bostäder som faller inom 94 meter från kraftledningen. Bestämmelsen innebär att lov inte får ges för känslig markanvändning förrän flytt av kraftledning har kommit till stånd.





VÅRDAGJÄMNING KL 12



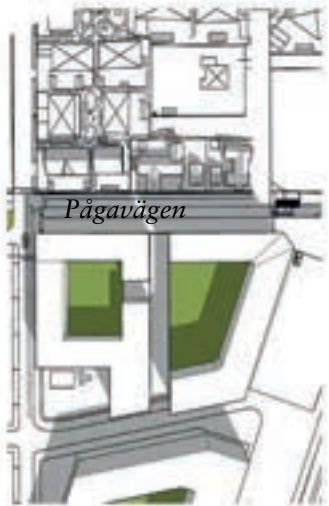
VÅRDAGJÄMNING KL 18



SOMMARSOLSTÅND KL 12



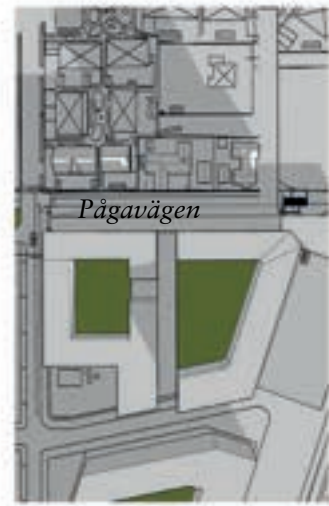
SOMMARSOLSTÅND KL 18



HÖSTDAGJÄMNING KL 12



HÖSTDAGJÄMNING KL 18



VINTERSOLSTÅND KL 12



VINTERSOLSTÅND KL 18

Figur 22. Skuggstudie för hur bebyggelse i planområdets norra del kommer att påverka befintliga fastigheter längs med Pågavägen. Arkitektlaget. Höstdagjämning kl 18 respektive Vintersolstånd kl 18 redovisas efter solnedgång.





Figur 23. Förprojekterad höjdsättning enligt Skyfallsanalys, Västerstad, slutrapport 2020-09-29. Enligt utredningen kommer höjdsättningen är klara 100-års regn med klimatfaktor. Norra delen (föregående sida) och södra delen av planområdet (denna sida).



# Genomförande av detaljplanen

## Organisatoriska frågor

### Tidplan och planprocess



Figur 24. Detaljplanen handläggs med utökad planförande enligt 5 kap. PBL (2010:900).

Planförslaget beräknas antas under andra kvartalet 2022.

### Ansvarsfördelning och huvudmannskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark (med undantag för område markerat som Gata<sub>2</sub>) och ansvarar för utbyggnaden av denna. Exploatören har ansvaret för utbyggnaden inom kvartersmark.

### Avtal

Kostnaden för utbyggnad av allmän plats (med kommunal huvudman) både inom och utanför planområdet är reglerat i ett exploateringsavtal mellan kommun och exploatör.

Avtal för finansiering av korsningsåtgärder mot statlig väg, Ynglingavägen/Lommavägen och G:a Lundaavägen/Lommavägen ska tecknas i separata avtal med Trafikverket. Kommunen avser att lösa in den mark som krävs i korsningspunkt Ynglingavägen/Lommavägen.

Ett avtal avseende utbyggnaden av bullerskyddet mot järnvägen inom PARK-området för denna detaljplan samt bullerskydd inom mark som ingår i Detaljplan del av Hjärup 1:159 m fl - Spårområdet är tecknat mellan exploatören och Trafikverket.

Ett avtal angående avledning av dagvatten är tecknat mellan exploatören, kommunen och berört dikningsföretag.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Berörda fastigheter

Lagfarna ägare till de berörda fastigheterna är:

Hjärup 22:4 – Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB

Hjärup 22:3 – Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB

Hjärup 4:2 – Staffanstorps kommun

Hjärup 4:159 - Trafikverket

Hjärup 3:2 - privat markägare

Hjärup S:3 - Samfällighet

Hjärup S:1 - Samfällighet

Mark inom Hjärup 22:3, Hjärup 22:4, Hjärup 3:2, Hjärup S:1, Hjärup S:3 och Hjärup 4:159 som är utlagd som allmän platsmark ska genom fastighetsreglering föras till, av kommunen ägd fastighet, Hjärup 4:2.

Det ursprungliga syftet med samfälligheterna är inte längre aktuell då de planläggs som allmän platsmark. Ersättningen för marken och kostnaden för fastighetsbildningen ska bekostas av exploatören. Detta ska regleras i exploateringsavtalet.

Mark inom Hjärup 22:3 ska regleras till Trafikverkets fastighet Hjärup 4:159, vilket bekostas av exploatören.

Mark inom Hjärup 4:2 som planläggs som kvartersmark ska efter överenskommelse mellan kommunen och exploatören regleras till en av exploatören ägd

fastighet. Exploatören bekostar fastighetsbildningen och ersätter kommunen för marken.

Observera att kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren, samt att kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse, såsom exploateringsavtal, träffas.

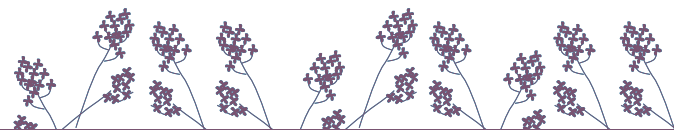
Fastighetsgränsen i den norra plangränsen är osäker och behöver fastighetsbestämmas, vilket kommer att fastställas genom en lantmäteriförättning. Exploatören har ansökt om lantmäteriförättning hos Lantmäteriet under pågående planprocess.

### Markreglering Hjärup 4:159 - Trafikverket

Till dess att mark är reglerad med förrättning avser kommunen i samråd med Trafikverket att nyttja del av Hjärup 4:159.

### Fastighetsbildning

Den mark som är utsatt till allmän platsmark ska överföras till en av kommunen ägd fastighet. Exploatören ska ansöka om och bekosta denna fastighetsbildningsåtgärd. För kvartersmark avses flera nya fastigheter bildas. Exploatören ansvarar för att ansöka om och bekosta erforderlig fastighetsbildning som är hänförliga till indelning av fastigheterna i tomter, gemensamhetsanläggningar samt för bildande av servitut, ledningsrätter med mera. Ansökan om fastighetsbildning ska göras hos Lantmäteriet.



Exploatören ska även ansöka om och bekosta övriga fastighetsbildningsåtgärder som uppstår inom planområdet.

### Gemensamhetsanläggning

För gator, gångar, parkeringar med mera på kvartersmark avses gemensamhetsanläggningar bildas. Gemensamhetsanläggningar på kvartersmark inom området ska förvaltas av en eller flera för ändamålet skapad samfällighetsförening.

### Ledningsrätt, servitut med mera

I Allévägens sträckning genom planområdet har kommunen servitut för VA-ledningar. Servitutet kommer att upphöra den dagen som detaljplanen vinner laga kraft och då ledningarna ligger inom allmän platsmark.

Under utbyggnadsskedet av Södra stambanan har Trafikverket med stöd av järnvägsplanen nyttjanderätt till ett markområde inom planområdet längs järnvägen och Lommavägen. Järnvägsplanen bedöms i samråd med Trafikverket att bli inaktuell i samband med detaljplanens genomförande. Delar av järnvägsplanen kommer därför att justeras av Trafikverket så att den inte ligger i konflikt med detaljplanen.

Trafikverket har ett servitut för serviceväg akt nr: 1230-1172.6. Efter detaljplanen vunnit laga kraft löses tillfart till järnvägsområdet via Stenavägens förlängning. Exploatören ska ansöka hos Lantmäteriet om att upphäva servitutet.

Trafikverkets servitut för stödkonstruktion akt nr: 1230-1172.4 och 1230-1172.5 hamnar delvis inom allmän plats och kvartersmark inom detaljplanen. Exploatören ska ansöka hos Lantmäteriet om att ompröva servitutens läge för att anpassa till detaljplanen.

Svenska Kraftnät har Ledningsrätt för starkström akt nr 1231-270.1 och optokabel akt nr 1231-270.2. Rättigheterna hamnar inom allmän platsmark och kvartersmark i planområdet. Ledningsrättens läge behöver omprövas för att ledningarna ska kunna flyttas.

I detaljplanens södra park-stråk norr om Lommavägen ligger ett ledningstråk som omnämns ”Sverigeringen”. Ledningarna i stråket ägs av Tele2, Globalconnect (fd IP-Only) samt Telenor. Staffanstorps kommun bedömer i samråd med ledningsägarna och Trafikverket att ledningarna kan ligga kvar då de inte påverkas av planförslaget.

Exploatören ska bekosta samtliga förrätningskostnader för upphävande och omprövning av servitut och ledningsrätter inom planområdet.

### Markreservat

Inom kvartersmark läggs markreservat, så kallat u-område, för allmännyttiga underjordiska ledningar. Ledningarnas rätt att ligga inom u-området säkerställs med ledningsrätt eller servitut.

### Ekonomiska frågor

#### Planekonomi

Plankostnaden, det vill säga kostnad för detaljplanearbetet och de utredningar som krävs för framtagande av detaljplanen, ska bekostas av exploatören. Ramavtal och föravtal avseende dessa kostnader är tecknat mellan kommunen och exploatören. Arbetet med detaljplanen har föregåtts av exploatörens begäran om planläggning.

#### Exploateringsavtal

Kostnader för utbyggnad av allmän plats både inom och utanför planområdet regleras genom exploateringsavtal. Exploatören ansvarar för utbyggnaden och dess kostnader på kvartersmark. Exploateringsavtal är

upprättat mellan kommun och exploatör.

### Tekniska genomförandefrågor

#### Utbyggnad av allmän plats

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmän platsmark samt kommunala anläggningar inom exploateringsområdet. Med detta avses att kommunen ansvarar för projektering och entreprenad för utbyggnad.

#### Geoteknik

Geotekniska undersökningar har utförts inom planområdet. Exploatörerna ska utföra och bekosta mer detaljerade undersökningar på kvartersmark inför byggnation om behov föreligger.

#### Markradon

All mark i kommunen betecknas som normalriskområde (10-40 kBq/m<sup>3</sup>). Exploatören ska vid byggnämnan redovisa radonmätningar för området. Byggnader ska sedan uppföras med erforderligt skydd. Grundkonstruktionen skall utföras radonskyddande motsvarande kraven på normal radonmark. Tätningar skall göras runt rörgenomföringar.

#### Vatten och avlopp

Hela planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Befintliga vatten- och spillvattenledningar och anslutningspunkter finns i planområdet. Nya ledningar och servisledningar inom planområdet måste byggas. Anslutningsavgift för vatten och avlopp erläggs av exploatörerna enligt, vid anslutningstillfället, gällande VA-taxa.

#### Dagvatten

Dagvatten från området ska fördröjas i utjämningsmagasin väster om järnvägen och norr om Lommavägen. Kommunen ansvarar för utjämningsmagasinen som ligger på allmän plats. Anslutningsavgift för dagvatten erläggs av exploatören enligt, vid anslutningstillfället, gällande VA-taxa. En förutsättning för utbyggnad av området är åtkomst av marken där utjämningsmaga-



sin ska anläggas. Alternativt kan exploatören bekosta provisoriska lösningar.

### Arkeologi

En arkeologisk utredning genomfördes 2008 som resulterade i att fornlämningen avgränsades. En arkeologisk förundersökning genomfördes därefter under hösten 2011 vars syfte var att fördjupa kunskapen om fornlämningen och klargöra dess innehåll, omfattning, datering, bevarandegrad och vetenskapliga potential. Fornlämningen Raä Uppåkra 37 slutundersöktes i sin helhet under våren 2017. Inga fler utredningar rörande arkeologi är aktuella att genomföras.

### Dikningsföretag

Fastigheten Hjärup 22:3 är deltagande i dikningsföretaget ”Vinstorp – Lomma av år 1943”. Kommunen kommer att efter utbyggnaden av området leda dagvattnet till dikningsföretaget. Förutsättningarna har reglerats i ett avtal mellan exploatören, kommunen och dikningsföretaget.

### Markmiljö

Exploatören bekostar sanering av marken innan detaljplanen genomförs.

### Buller

Exploatören ansvarar för att anordna och bekosta erforderliga bullerskydd.

Bullerskyddet mot järnvägen uppförs av Trafikverket inom entreprenaden för utbyggnaden av Södra stambanan och bekostas av exploatören. Bullerskyddet står på T-området, utmed Stenavägen. I den södra delen uppförs bullerskydd delvis inom T-område och delvis inom allmän plats (SKYDD). T-området är beläget på Trafikverkets fastighet. Avtal har tecknats mellan exploatören och Trafikverket avseende utbyggnaden av bullerskyddet mot järnvägen.

Bullerskydd mot Lommavägen i söder uppförs i form av mur på allmän plats och kommer att ägas av kommunen. Exploatören bekostar uppförandet.

### Uppvärmning

För området planeras uppvärmning genom lokalt producerad bergvärme som genom ett lågtempererat fjärrvärmesystem värmer upp byggnaderna. Teknikcentraler kommer att anläggas inom området för distribution till respektive fastighet/byggnad. Alternativ uppvärmning av området kan komma att ske med gas.

### El

Huvudman för elnätet i området är Kraftringen Nät AB. Eventuell omläggning av befintliga ledningar inom området som krävs för planens genomförande ska bekostas av exploatören eller nätägaren. Runt nätstationerna ska det finns en yta på 2 meter som är fritt från fasta hinder, samt minst 5 meter från brännbara byggnadsdelar eller upplag, samt utrymmen där människor befinner sig varaktigt exempelvis bostäder eller arbetsplatser.

Inom detaljplan behöver det finnas plats för tillhörande ledningsnät i vilket det ingår kablar och kabelskåp, som placeras i allmän plats efter överenskommelse med kommunen.

### Befintliga ledningar

Exploatören bekostar omläggning av befintliga ledningar som kan komma att erfordras för exploateringsområdets utbyggnad. Arbetena ska samordnas med berörda ledningsägare.

### Luftledning

Exploatören bekostar omläggning av befintliga luftledning som erfordras för exploateringsområdets utbyggnad. Bygglov får inte ges för känslig markanvändning förrän flytt av kraftledning kommit till stånd.

### Brand

Insatstid och tillgänglighet för räddningstjänsten samt brandvattenförsörjningen skall beaktas vid detaljprojekteringen av bebyggelsen.

### Rivning

Exploatören äger alla befintliga byggnader inom planområdet. Byggnaderna har rivits eller kommer att rivas under genomförandet av detaljplanen.

### Källare och underjordiska garage

Spill- och dagvatten ska pumpas upp till anslutningspunkten i marknivån. Infartsramper till källargarage, trappor och fönster till källare får inte anläggas under färdigt golvnivå. Exploatörerna ska höjdsätta kvartermark så att dagvatten inte orsakar översvämning i exempelvis källare eller underjordiska garage.

### Parkering

Parkering för anställda, boende och besökande ska anordnas på respektive fastighet enligt gällande parkeringsnorm eller i gemensamt parkeringshus. Ett fåtal besöksparkeringarna kan anordnas på allmän plats. För parkeringar med fler än 20 parkeringsplatser ska allt dagvatten renas. Rening kan ske i till exempel oljeavskiljare eller i svackdiken med gräs eller annan växtlighet.

### Bygglövsavgifter

Bygglövsavgifter utgår enligt gällande taxa.

### Avfall

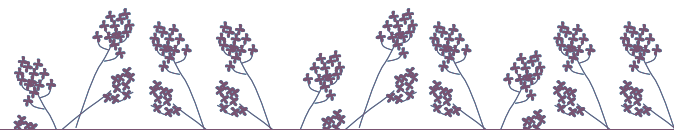
Avfallshantering ska lösas i enlighet med gällande avfallsföreskrifter.

### Posthantering

Posthantering ska lösas enligt Post- och telestyrelsens allmänna råd om övergripande riktlinjer för utdelning av post.

### Administrativa frågor

Genomförandetiden är 10 år från det att planen vinner laga kraft.



## Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark med undantag för mark reglerad till GATA<sub>2</sub>. Lommavägen, som planområdet ansluter till i det sydvästra delen av detaljplanen, är en statlig väg och kommunen har i samråd med Trafikverket bedömt att ytan som utgör cirkulationsplatsen i korsningen Lommavägen/Ynglingavägen bäst lämpar sig för statligt huvudmannaskap. För denna del är Trafikverket huvudman.

Staffanstorp 2022-04-01

## Medverkande tjänstepersoner

### Staffanstorps kommun

Kerstin Jensen, tidigare senior projektledare

Karolina Gnosselius, tidigare plan- och exploateringschef

Zandra Eklund, tidigare exploateringsingenjör

Anna Fogelberg (till om med samråd), tidigare planarkitekt

Therese Grönvall, VA-ingenjör

Mathias Lindblad, trafikingenjör

Thomas Lexén, Plan- och exploateringschef

Susanna Falck, Planarkitekt

Mikael Ekblad, projektledare SWECO

Viktor Rosengren, Exploateringsingenjör

Thomas Oskarsson, Planarkitekt



